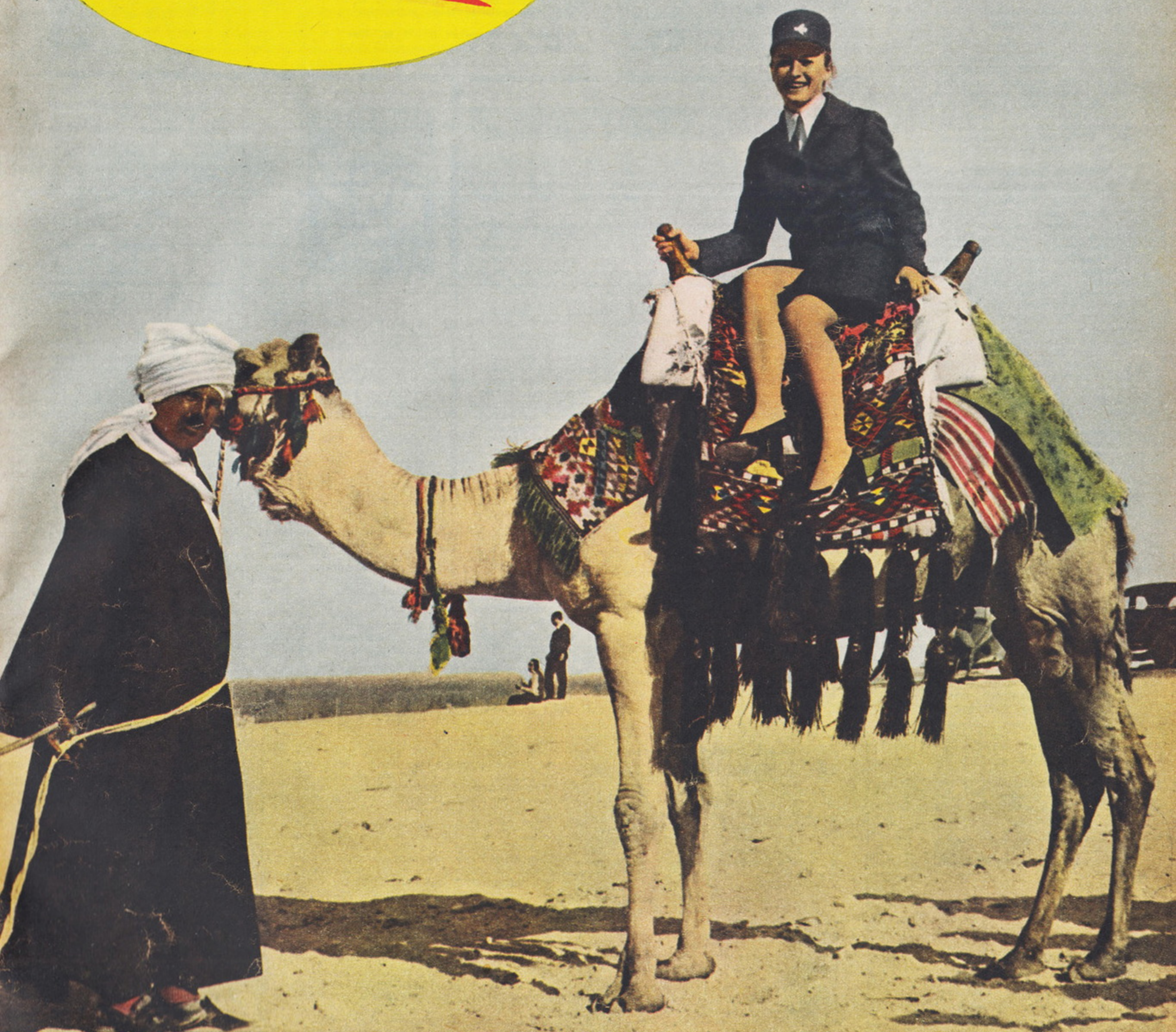
WYSOKICH, DALEKICH I PRZYJEMNYCH LOTÓW, RADOŚCI W SERCACH, UŚMIECHU NA TWARZACH ŻYCZY WAM Z WIOSNĄ „SKRZYDLATA POLSKA"

NR 14 (1082)
2 KWIETNIA 1972
CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA



NASI W EGIPCIE – patrz str. 4–5.
Zdjęcie: JANUSZ CZERNIAK

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 2510 A—38

WYDAWCA

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

IŁ—62 „MIKOŁAJ KOPERNIK"





16 marca, jak o tym już pisaliśmy w poprzednim numerze „Skrzydlatej", wylądował na warszawskim Okęciu pierwszy polski transatlantyk powietrzny, czterosilnikowy Ił—62. Otrzymał on nazwę „Mikołaj Kopernik". Oto, na zdjęciu wyżej, „Mikołaj Kopernik" na lotnisku Centralnego Portu Lotniczego, po przylocie z Moskwy. Z lewej — kapitan Włodzimierz Sułecki, który pilotował Iła — 62. Z prawej: Tak wygląda wizerunek sławnego polskiego astronoma na kadłubie naszego flagowego samolotu.

Zdjęcia: J. Czerniak (2) i M. Kobrzyński (1).



JUŻ PÓŁ WIEKU...

W roku bieżącym minie 50 lat od powstania pierwszej, polskiej, regularnej linii lotniczej. Otworzyło ją, na trasie Gdańsk — Warszawa — Lwów, w dniu 5 września 1922 r., prywatne towarzystwo noszące nazwę Polska Linia Lotnicza „Aerolloyd" (późniejszy „Aerolot").

Jeśli pominąć nieregularne przeloty okolicznościowe, wykonywane w latach 1919 — 1921 (głównie z Poznania, z okazji Targów), dzień 5 września 1922 roku stanowi datę narodzin polskiej komunikacji lotniczej. Polska była jednym z pierwszych krajów, które zorganizowały u siebie regularne przewozy lotnicze, mimo trudnej dla nas ówczesnej sytuacji politycznej i gospodarczej.

Zbyt często zapomina się o tym. Ostatnio na przykład skądinąd dobrze informujący o sprawach lotniczych „Kurier Polski", w związku z przyjęciem przez LOT pierwszego samolotu Ił—62, pisze, że „było to najważniejsze przedsięwzięcie w 43-letniej historii polskiej komunikacji lotniczej". Ba, nawet LOT, reklamując w 1969 roku „40-lecie doświadczeń w powietrzu", zapomniał o działalności pierwszych polskich towarzystw lotniczych, z których się wywodzi. Przejmując w 1928 roku od „Aerolotu" cały personel techniczny (w tym wielu doświadczonych pilotów), LOT zachował przecież nie mniejszy związek z przeszłością, niż odbudowując się od podstaw w roku 1945...

Inaczej do sprawy ciągłości podchodzą np. Czesi. Toteż gdy LOT ogłasza światu 40-lecie, CSA reklamowała już 45 lat swego istnienia, chociaż regularna komunikacja lotnicza w Czechosłowacji powstała o rok później niż w Polsce, a pierwszym towarzystwem czechosłowackim nie było wcale CSA. Dodajmy, że działalność poprzedzająca powstanie LOT-u wstydu polskiej komunikacji lotniczej nie przynosi. Przypomnijmy sobie choćby znane powiedzenie „Polnisches Wetter". Mianem tym określano w Wiedniu, w latach 1925 — 1928, warunki pogodowe, w których wykonywali loty komunikacyjne tylko piloci polscy. Nasza komunikacja lotnicza miała już wówczas duże osiągnięcia techniczno-eksploatacyjne, których nie umniejsza to, że ówczesne towarzystwa przewozu lotniczego w Polsce znajdowały się w prywatnych rękach różnych spekulantów.

Zbliżający się jubileusz 50-lecia powinien stanowić okazję do przypomnienia tych pierwszych, trudnych, a bohaterskich lat naszej komunikacji lotniczej oraz do uświadomienia sobie, że podróże powietrzne powinny stać się w Polsce czymś normalnym i pospolitym, skoro już pół wieku mija jak latamy nad naszą, polską ziemią.

JERZY OSIŃSKI

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA



● **SAMOLOTEM** towarzystwa PAN AMERICAN typu Boeing wyeksportowano 20 marca z Okęcia do Nowego Jorku 16 koni czystej krwi arabskiej, zakupionych w Polsce (za pośrednictwem Centrali Handlu Zagranicznego „Animex") przez amerykańskich hodowców. Wartość tej niecodziennej przesyłki lotniczej wynosi 80 tys. dolarów.

*

● **W JEDNOSTCE** 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno - Desantowej odbyła się 18 marca br. uroczysta przysięga wojskowa. Ceremoniał zaprzysiężenia został poprzedzony wręczeniem aktów nominacyjnych na stopnie oficerskie kilkudziesięciu weteranom czynu zbrojnego walczących o polskość Śląska.

*

● **W INSTYTUCIE** Fizyki Doświadczalnej Uniwersytetu Warszawskiego (Hoża 69) odbywają się w każdą sobotę (godz. 17.00) odczyty pod nazwą „Kosmos — laboratorium fizyczne". Odczyty tego rodzaju odbywają się w porze wiosennej od kilku już lat.

*

● **W MUZEUM** w Częstochowie eksponowano w marcu br. kamień księżycowy, przywieziony na Ziemię przez załogę wyprawy statku „Apollo—11".

*

● **PANI** Stefania Mikulska z Warszawy ofiarowała krakowskiemu Muzeum Lotnictwa i Astronautyki materiały dokumentalne dotyczące inż. pil. Tadeusza Heyne, jednego z pionierów polskiego lotnictwa, szczególnie przemysłu lotniczego.

*

● **W WYNIKU** rozstrzygnięcia konkursu na dziecięcy rysunek śmigłowca, rozpisanego przez organizatorów I Śmigłowcowych Mistrzostw Świata w Bückeburgu we wrześniu 1971 r., dwie nagrody specjalne przyznane zostały dzieciom z Polski: 9-letniej Grażynie Witkowskiej i 12-letniej Elżbiecie Tatur z Warszawy. Wraz z nagrodami obie dziewczynki otrzymały listy gratulacyjne od kierownika Referatu Śmigłowcowego Aeroklubu NRF p. Otto Rietdorfa. (w)

*

● **LINIE** lotnicze Niemieckiej Republiki Demokratycznej „Interflug" uruchomią w sezonie letnim bezpośrednie połaczenie lotnicze między Berlinem i Krakowem oraz Berlinem i Gdańskiem.

*

● **ROZPOCZĘTO** przygotowania do budowy nowoczesnego obserwatorium astronomicznego dla Uniwersytetu Warszawskiego w Ostrowiku pod Otwockiem. Budowa rozpocznie się w maju i zakończona zostanie w połowie przyszłego roku.

TRANSPORT LOTNICZY

▲ Z ogłoszonego ostatnio bilansu Polskich Linii Lotniczych LOT wynika, że **rok 1971** był w transporcie lotniczym również **bardzo pomyślnym pod względem finansowym** (wyniki przewozowe zostały podane w nr 9/72 „Skrzydlatej"). Przy mniejszej ilości taboru (o 2 wycofane z eksploatacji samoloty Ił—14) LOT uzyskał w porównaniu z rokiem 1970 w działalności zagranicznej wzrost zysku o 145 mln zł, a w komunikacji krajowej — zmniejszenie strat o 18 mln zł. Zysk z całej działalności przedsiębiorstwa był w roku 1971 w porównaniu z 1970 wyższy o 63%. Na szczególne podkreślenie zasługuje wzrost o 24% nadwyżki dewizowej.

▲ Poprawę wyników finansowych zawdzięcza LOT głównie wzrostowi wykorzystania oferowanej zdolności przewozowej. **Procent przeciętnego** (w skali rocznej) **zapełnienia miejsc** w samolotach LOT-u wynosił w roku ubiegłym: 50,7 na liniach zagranicznych i 77,6 na krajowych (w 1970 r. odpowiednio 45,7 i 70,6%). Średnioroczny wskaźnik wykorzystania ciężaru handlowego (uwzględniający oprócz pasażerów także ładunki) **osiągnął 48,4%** w lotach zagranicznych i 76,3% w krajowych (w 1970 r. — 44,1 i 69%). Osiągnięte przez LOT wskaźniki na liniach zagranicznych zbliżyły się do przeciętnych, uzyskiwanych w regularnych lotach międzynarodowych przez czołowe towarzystwa zagraniczne, zaś na liniach krajowych znacznie przewyższyły przeciętny poziom towarzystw innych krajów.

▲ Średnie — w skali rocznej — **zapełnienie samolotów LOT-u wynosiło w 1971 roku**: 43,4 pasażerów w lotach zagranicznych i 35,1 pasażerów w krajowych (w 1970: 39,5 i 30,9 pasażerów).

▲ **Nowy, letni rozkład lotów na liniach krajowych** wejdzie w życie w roku bieżącym w dniu 1 maja — o miesiąc później niż zwykle. Na kwiecień przedłużony został rozkład obowiązujący od 15 lutego do 31 marca.

S. Os.

Listy

O DZIAŁ SPADOCHRONOWY W MUZEUM LOTNICTWA

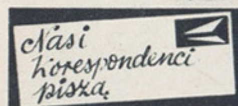
Do artykułu Jana Cierniaka „Spotkanie po 20 latach”, („Skrzydlata Polska” z 13.II.br.) pragnę dorzucić kilka uwag.

Propozycja zorganizowania w Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie działu spadochronowego jest słuszna. Obecnie w Muzeum posiadamy zaledwie nieliczne spadochrony, z których tylko jeden jest okresowo wystawiany na zewnątrz obiektów, w charakterze dekoracyjnym.

Spadochroniarstwo polskie ma bardzo duże tradycje i dlatego stworzenie takiego działu specjalistycznego jest konieczne. Prosimy więc naszych kolegów spadochroniarzy o przysyłanie do Muzeum fotografii, odznak, części umundurowania itp. Podajemy adres: Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, Kraków 23, Al. Planu 6-letniego 17, skr. poczt. 17, tel. 407-74

W najbliższym czasie zwrócimy się też do Zarządu Głównego Aeroklubu PRL oraz do Dowództwa 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej o przekazywanie Muzeum zbędnego sprzętu spadochronowego.

Mgr MARIAN MARKOWSKI
Dyrektor Muzeum



W RZESZOWIE – SPOTKANIE W KW PZPR I KLUB SENIORÓW

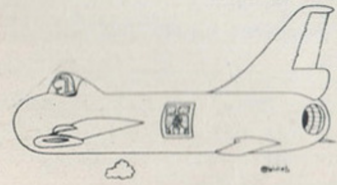
W związku z 25-leciem działalności Aeroklubu Rzeszowskiego sekretarz do spraw propagandy Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Rzeszowie, Bronisław Błażej, spotkał się z kierownictwem i aktywem społecznym aeroklubu. Prezes aeroklubu mgr Julian Burdzel zapoznał B. Błażeja z 25-letnim dorobkiem Aeroklubu Rzeszowskiego, formami pracy politycznej z młodzieżą lotniczą, z inicjatywami aeroklubu, zwłaszcza przed i po VI Zjeździe naszej partii oraz planami aeroklubu, zwłaszcza na najbliższą przyszłość. Sekretarz KW wysoko ocenił działalność Aeroklubu Rzeszowskiego oraz przychylnie ustosunkował się do zamierzeń dalszego zespolenia działalności aeroklubu z miejscową WSK i Wydziałem Lotniczym Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Rzeszowie.

★

Zgodnie z uchwałą Walnego Zgromadzenia Aeroklubu Rzeszowskiego, powstaje przy nim Regionalny Klub Seniorów Lotnictwa. Zrzeszać on będzie w swych szeregach działaczy lotniczych z całego województwa. Do Klubu Seniorów Lotnictwa należeć może członek personelu latającego, specjalista przemysłu i nauk technicznych z zakresu lotnictwa, specjalista naziemnej obsługi, kontroli i zabezpieczenia lotów, modelarz wyczynowy z 10-letnim okresem pracy zawodowej. Członkiem może być również osoba wykazująca się co najmniej 10-letnim okresem społecznej działalności na rzecz propagandy lotnictwa i jego rozwoju, a także kombatant walk narodowowyzwoleńczych, bez względu na okres służby w lotnictwie, wykazujący się społeczną działalnością na rzecz lotnictwa po wojnie. Od wszystkich wymagane jest w zasadzie ukończenie 50 lat życia. Do działalności Klubu należy m. in. troska o utrzymanie więzi koleżeńskiej wśród lotników wszystkich specjalności oraz sympatyków lotnictwa, udzielanie opieki społecznej i pomocy materialnej członkom RKSL oraz rodzinom po zasłużonych lotnikach.

Wszystkie osoby pragnące wstąpić do Klubu Seniorów przy Aeroklubie Rzeszowskim proszone są o powiadomienie pisemne lub telefoniczne kierownictwa **Aeroklubu Rzeszowskiego — Rzeszów, lotnisko,** nr telefonu 362-16. Uroczyste otwarcie Klubu nastąpi w kwietniu 1972 roku.

Tadeusz Odor





MAMY więc wiosnę – piękną słoneczną, kolorową. Przyszła do nas w tym roku znacznie wcześniej niż można się było tego spodziewać.

To dobrze, bowiem wiosna Anno Domini 1972 jest dla naszej rzeczywistości znamienna. Na jej progu, w rozsłonecznioną niedzielę 19 marca, uczestniczyliśmy w najdonioślejszym akcie, jakim dla życia społeczeństwa jest wybór najwyższego przedstawicielstwa narodowego. Tej niedzieli społeczeństwo polskie – solidarnie, zdecydowanie i konsekwentnie – przytłaczającą większością głosów ustaliło skład Sejmu VI kadencji. Niemal dwie trzecie składu naszego nowego parlamentu stanowią posłowie zasiadający w Sejmie po raz pierwszy. Wśród nich mamy dwóch rzeczników społeczności lotniczej: prezesa Zarządu Aeroklubu Wrocławskiego – mgra inż. Zbigniewa Nadratowskiego – działacza Wojewódzkiej Rady Narodowej we Wrocławiu i pilota dypl. pil. Tytusa Krawczyca z Wojsk Lotniczych. Wyrażamy przekonanie, że w swej działalności poselskiej będą oni – i nie tylko oni – rzecznikami spraw i potrzeb naszego lotnictwa, zgodnie z szeroko zakrojonym programem rozwoju polskich skrzydeł.

Przed nowo wybranym Sejmem wiele roboty. Przez cztery lata decydować on będzie w naszym – wyborców – imieniu, realizując program wyborczy FJN, którego platformę stanowią uchwały VI Zjazdu PZPR. Ma ten program naszą osobistą akceptację. Ale – powiedzmy szczerze – realizować go będą nie tylko posłowie w Sejmie. Oddając swoje głosy na kandydatów FJN, złożyliśmy jednocześnie swoją deklarację aktywnego uczestnictwa w realizacji programu wyborczego. Trzeba będzie naszym posłom dalszego poparcia.

Przekładając to wszystko na nasz lotniczy teren – oczekujemy dalszego pomyślnego rozwoju polskich skrzydeł. W tym działaniu musimy jednak stale akcentować naszą czynną obecność, nieustannie doskonalić proces naszego lotniczego życia, podejmować i wyzwalać nowe inicjatywy – coraz lepiej i efektywniej pracować na co dzień. Potrzeba nam energicznych działań, dobrej solidnej roboty.

Można powiedzieć, że w pierwszym kwartale tego roku odczuliśmy w lotnictwie cywilnym pierwsze konkretne działania w realizacji nowego programu. Efektem tego jest m. in. rozpoczęcie prac przy budowie nowego lotniska cywilnego w Rembiechowie pod Gdańskiem i przystąpienie do modernizacji lotniska w Rzeszowie, które – jak wiadomo – ma być w przyszłości lotniskiem zapasowym dla Warszawy. Tuż przed wyborami, na progu wiosny, witaliśmy na Okęciu niezwykle uroczyście nowego Iła-62 „Mikołaj Kopernik” dla LOT-u, który zapoczątkował nową erę w Polskich Liniach Lotniczych.

Również polski przemysł lotniczy przedstawił nam w I kwartale br. swój program działania, o czym pisaliśmy obszerniej w jednym z poprzednich numerów. Dodajmy tu także, że nasze lotnictwo gospodarcze, działające od 1 stycznia 1972 r. w nowej strukturze organizacyjnej (jako Zakład Usług Agrolotniczych WSK Okęcie w Warszawie), zakończyło w marcu br. swój pracowity sezon usług za granicą. W okresie od września ub. r. do marca br. nasze samoloty pracowały przy zwalczaniu szkodników bawełny i pszenicy w Sudanie. Łącznie (od lipca do września 1971 opylano również plantacje bawełny w Egipcie) polskie samoloty gospodarcze wykonały zabiegi ochronne na obszarach o powierzchni 1,5 mln feddanów (1 feddan = 0,42 ha) w Egipcie i 1,5 mln feddanów w Sudanie. Pierwsze załogi z tej ekipy powróciły już do kraju.

Aby dowiedzieć się, co nowego w aeroklubach, przeprowadziliśmy pierwszy w tym roku rekonesans telefoniczny, który przedstawiamy Czytelnikom w tym numerze na stronie 7. Sądzimy, że sami wyciągną wnioski z tych meldunków. Oczekujemy również, że w niedługim chyba czasie władze naczelne Aeroklubu PRL przedstawią opinii publicznej program perspektywicznego rozwoju aeroklubów, podobnie jak to uczyniło już kierownictwo lotnictwa cywilnego i przemysłu lotniczego.

Na zakończenie poinformujemy jeszcze, że w Moskwie ambasador PRL w ZSRR złożył 21 marca na przechowanie rządowi radzieckiemu dokument ratyfikacyjny PRL, dotyczący konwencji o zwalczaniu porywania samolotów. Przypominamy przy tym, że projekt konwencji przygotowany przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i zaaprobowany przez Zgromadzenie Ogólne NZ, został podpisany na konferencji tej wyspecjalizowanej agendy ONZ przez przedstawicieli 49 państw, w tym również PRL, 16 grudnia 1970 r. Od 31 grudnia tegoż roku została ona udostępniona do podpisu innym państwom w Moskwie, Londynie i Waszyngtonie.

Konwencja ta przewiduje m. in., że państwo, na którego terytorium znajdzie się uprowadzony statek powietrzny, jego pasażerowie i załoga, powinno niezwłocznie oddać statek i bagaże legalnym właścicielom. Zgodnie z konwencją, państwa, które do niej przystąpią, zobowiązują się do wzajemnego udzielania sobie jak najdalej idącej pomocy prawnej. We wszystkich przypadkach, w których między zainteresowanymi państwami nie została zawarta umowa ekstradycyjna, państwo, od którego zwrócono się o ekstradycję, może uznać konwencję za podstawę prawną do wydania przestępcy.

(kon)



DWADZIEŚCIA pięć lat nazywamy srebrnym jubileuszem. W marcu roku bieżącego obchodziliśmy ćwierćwiecze podpisania układu o współpracy naukowo-technicznej między Polską i Związkiem Radzieckim. Współpraca ta realizowana jest konsekwentnie w różnych dziedzinach gospodarki narodowej, w tym także w lotnictwie i badaniach kosmicznych.

A oto informacja pierwsza, związana ze srebrnym jubileuszem i kwietniowym Dniem Lotnictwa i Astronautyki. W stolicy polskiego zagłębia węglowego — Katowicach, zorganizowana zostanie wystawa „Kosmos” poświęcona osiągnięciom astronautyki Kraju Rad. Wystawę przygotowuje Komisja Nauki i Techniki TPPR wraz z Ośrodkiem Postępu Technicznego w Katowicach i oczywiście PTA. Informacja druga: z okazji otwarcia wystawy — do Polski przybędą kosmonauci radzieccy.

Tymczasem w Kałudze, mieście związanym z pionierem kosmonautyki Konstantym Ciołkowskim, rozpoczęto kręcenie pierwszych zdjęć do nowego fabularnego, barwnego filmu radzieckiego noszącego tytuł „Poskromienie ognia”. Reżyseruje Danił Chrabrowicki. Film ma pokazać pracę wielkiego uczonego, uwieńczoną wspaniałym osiągnięciem jego następców, uczonych, konstruktorów i kosmonautów, którzy zrealizowali przed jedenastu laty pierwszy załogowy lot w Kosmos.

15 marca, w przeddzień dziesięciolecia wysłania na orbitę okołoziemską pierwszego satelity z serii „Kosmos”, z terenu ZSRR wystartował satelita noszący numer kolejny 478. Natomiast 11 marca, po dwukrotnie odraczanym terminie, wprowadzono na orbitę okołoziemską satelitę zachodnioeuropejskiego TD-1A. Wystartował on z ośrodka im. Vandenberga w Kalifornii przy pomocy rakiety nośnej „Thor-Delta”. Próbnik „Pioneer-F” pędzi w stronę Jowisza. 7 marca dokonano pierwszej poprawki toru lotu, gdy próbnik oddalony był od Ziemi o 3 600 tys. km. Silnik włączono tylko na 7 minut 07 sekund. Dr Hall, kierownik programu spodziewa się, że 4 grudnia 1973 roku „Pioneer-F” znajdzie się w pobliżu planety Jowisz. Dla ścisłości dodać trzeba, że to „w pobliżu” oznacza około 160 tys. km.

Z Francji napływają interesujące wiadomości. Ostatnio ogłoszono listę dwudziestu doświadczeń, które zostaną przeprowadzone do lipca tego roku przy użyciu sztucznego satelity „Eole”. Między innymi zbadane zostaną prądy Golfstromu, podjęta będzie próba zlokalizowania francuskiego statku „France” odbywającego podróż dookoła świata oraz dokonany ma być pomiar opadów deszczowych w Indiach i obserwacja dryfu góry lodowej. Przykłady te aż nadto informują o możliwości jednego tylko satelity. A przecież „Eole” jest wyłącznie satelitą technicznym i pełni wyżej wymienione funkcje raczej pozasłużbowo. Specjaliści twierdzą, że przy pomocy tego satelity możliwe jest zlokalizowanie określonego punktu geograficznego z dokładnością do 10 m, a obiektu ruchomego z dokładnością do 50 m.

Czy z okazji Międzynarodowego Dnia Lotnictwa i Astronautyki ukaże się odpowiednie wydawnictwo? Pytanie takie często słyszę, ale nie potrafię nań odpowiedzieć z wystarczającą dokładnością. Na razie można wymienić i polecić pracę Janusza Thora „Kosmonautyka wczoraj i dziś”, którą wydano w serii Biblioteki Wiedzy Współczesnej „Omega”. Ciągle brak fundamentalnej książki obejmującej całość zagadnień związanych z techniką rakietową i astronautyką. Myślę — książki „grubej” i przystępnej. Takiej dla młodego i dorosłego czytelnika.

P. E.



Polskie stewardessy w pobliżu piramid i... Sfinksa. Dziewczęta porównują rzeczywistość z tym, co czytały kiedyś o Afryce oraz jej egzotyce.

Nasi w Egipcie





W tym sklepiku można kupić wszystkie niemal owoce południowe (różne odmiany pomarańcz, cytryn, bananów). Wybór duży, więc nie tak łatwo się zdecydować.

Jeśli jest się w Afryce, trudno odmówić sobie wykonania pamiątkowego zdjęcia z odwiecznym i niezastąpionym przewoźnikiem pustyni — wielbłądem. Trzy polskie stewardessy (od lewej: Anna Malińska, Elżbieta Koreywo i Jolanta Bukowska) przed obiektywem aparatu fotograficznego Janusza Czerniaka.



Powyżej: Reklama Polskich Linii Lotniczych LOT na drodze z lotniska do Kairu. Poniżej: Fragment biura PLL LOT mieszczącego się w centrum Kairu.



KAIR, 5-milionowe, największe miasto na kontynencie afrykańskim, jest równocześnie jednym z głównych węzłów międzynarodowej komunikacji lotniczej.

Z lotniska, usytuowanego na skraju rdzawożółtej pustyni, codziennie startują dziesiątki samolotów, kierując się do odległych o tysiące kilometrów miast w Europie, Azji, Ameryce, a nawet w Australii.

Potężne, czterosilnikowe samoloty odrzutowe typu Boeing-707, DC-8, VC-10 czy CV-990 odrywając się od czarno-szarej smugi pasa startowego, już po kilku czy kilkunastu godzinach lotu lądują w Bangkoku, Colombo, Singapurze, Lagos czy Nairobi — wśród soczystej tropikalnej zieleni, przesyconej lepkim, gorącym i odurzającym zapachem kwiatów, drzew i korzeni. Inne zaś powietrzne olbrzymy po pokonaniu tysięcy kilometrów lądują na lotniskach wielomilionowych miast, jak Nowy Jork, Chicago czy Tokio — wiecznie skąpanych w szaroniebieskiej mgiełce „smogu".

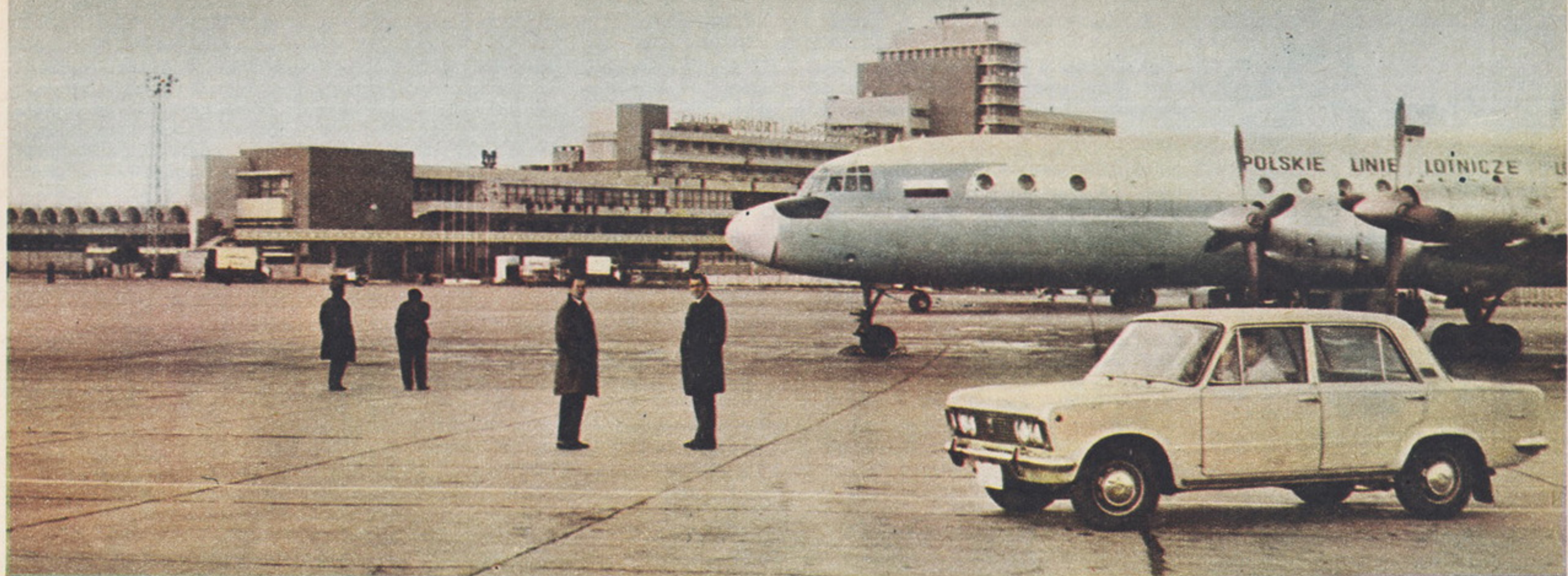
Utrzymywanie komunikacji z innymi krajami stało się dziś w kraju piramid niemal wyłączną domeną lotnictwa. Zacierają się nawet odwieczne szlaki pustynnych karawan pielgrzymów, udających się w wielodniową wędrówkę do Mekki na objuczonych, dostojnie kołyszących się wielbłądach. Dziś setki pielgrzymów okupują codziennie specjalnie w tym celu wzniesione na lotnisku namioty (mieszczące nawet prowizoryczną świątynię) oczekując na samolot, który w niespełna trzy godziny przewiezie ich do Jeddy — w pobliżu Mekki.

Na lotnisku kairskim lądują również nieco mniejsze samoloty, jak Caravelle, Tu-134, czy Ił-18 utrzymujące łączność niemal ze wszystkimi stolicami europejskimi. Wśród tych maszyn dwa razy w tygodniu możemy spotkać Iła-18 Polskich Linii Lotniczych LOT, który dokonując międzylądowania w Nikozji bądź Istambule zapewnia regularne połączenie Kairu z Warszawą.

Pracownicy LOT-u szczególnym sentymentem darzą linię kairską. Jest to pierwsza powojenna linia LOT-u na inny kontynent. Otóż 3 czerwca 1963 r. załoga kapitana Dąbrowskiego po raz pierwszy zainaugurowała regularne połączenie Polski z krajem Sfinksa i piramid.

Do 1970 r. przewozy pasażerskie na tej linii były raczej skromne. Korzystali bowiem z niej niemal wyłącznie pasażerowie latający służbowo. Dopiero w roku ubiegłym zaczęto organizować (przez nasze biura podróży) wycieczki do Egiptu. Cieszą się one dużym powodzeniem. Należy się spodziewać, że w roku bieżącym nastąpi podwojenie ruchu turystycznego na tej linii.

W związku z zakupem owoców i warzyw (przede wszystkim pomidorów) oraz artykułów konfekcyjnych i skórzanych, wzrastają dynamicznie przewozy towarowe.



Samolot Polskich Linii Lotniczych LOT Il-18 na lotnisku kairskim. W dali nowoczesny dworzec lotniczy: Cairo Airport. **Wszystkie zdjęcia: JANUSZ CZERNIAK**

Pozycja LOT-u na rynku egipskim wyraźnie się umacnia. Wskutek prze-prowadzanych akcji akwizycyjnych i reklamowych wzrasta również liczba pasażerów — obcokrajowców, korzystających z usług LOT-u. Reklamowe afisze LOT-u umieszczane są przy najbardziej ruchliwych arteriach komunikacyjnych. Biuro LOT-u usytuowane jest w idealnym niemalże punkcie — w centrum miasta — przy ulicy Kasr el Nil, w odległości kilkuset metrów od słynnego Egyptian Museum i ekskluzywnego hotelu Hiltona.

Biuro jest nieduże, lecz gustownie umeblowane i klimatyzowane, co jest szczególnie istotnym warunkiem dla zapewnienia pasażerom LOT-u odpowiedniego komfortu. W maju bowiem temperatura powietrza w cieniu przekracza często 35°C.

Zgodnie z międzynarodowymi przepisami, po wykonaniu lotu z Warszawy do Kairu załodze samolotu przysługuje wielogodzinny odpoczynek. PLL LOT wynajęły w tym celu na stałe kilkupokojowe kwatery dla personelu latającego. Postój samolotu trwa krótko. Po przylocie z Warszawy jest on przejmowany przez inną załogę, która przybyła do Kairu kilka dni wcześniej.

Loty do Kairu cieszą się wielką popularnością również wśród załóg latających. Na wszystkich bowiem pozostałych liniach — wbrew obiegowej opinii — nasi piloci i stewardessy nie mają możliwości ani czasu obejrzeć dokładnie nawet portu lotniczego. Postój samolotu trwa często tylko godzinę. W tym czasie trzeba załatwić sporo spraw służbowych: sporządzić plan lotu, zapoznać się z prognozą pogody, dopilnować zmycia naczyń i dostarczenia posiłków na pokład, dokonać krótkiego przeglądu itp. Nie ma więc mowy o odpoczynku, a cóż dopiero o wycieczce za miasto!

Tylko podczas lotów do Kairu ziszczają się marzenia nastolatków o zawodzie stewardessy czy pilota. Wtedy rzeczywiście można wiele zobaczyć i nasiąknąć egzotyką tego urzekającego miasta. Pozostaje sporo czasu i na przejażdżkę wielbłądem i na zwiedzenie piramid. Można również opalać się, popływać w idealnie czystej wodzie basenu i w cieniu palm zapomnieć o tym, że w Warszawie w tym samym czasie mroźny wiatr wpędza za kołnierz płatki śniegu.

Wszystko co piękne, szybko się kończy. Za kilka dni — jeszcze przed świtem — trzeba być na lotnisku, wsłuchać się po raz ostatni w zawodzącą melodię pieśni arabskiej płynącą dyskretnie z głośników i po załatwieniu formalności paszportowo-celnych ponownie przystąpić do obowiązków służbowych. Po kilku minutach lotu tylko przez ułamek sekundy można pożegnać się wzrokiem z piramidami Cheopsa i Chefrena, tonącymi w pofałdowanej rdzawej pustyni. Dzięki komunikacji lotniczej egzotyka Egiptu nie jest w czasie bardziej odległa niż podróż pociągiem z Wrocławia do Warszawy.

WŁADYSŁAW CZOSNYKA

Siedziba Polskich Linii Lotniczych LOT w Kairze prezentuje się okazale (widok z ulicy), a wnętrze urządzone jest nowocześnie i ze smakiem.





Powyżej: Nasze stewardessy (od lewej: Danuta Kochlewska i Danuta Świtalska) próbują swych sił w ulicznej strzelnicy. Poniżej: Odprawa pasażerów odlatujących samolotem PLL LOT z Kairu.



SYLWETKI LOTNIKÓW

SKALSKI

OSTATNIO — po wielu latach zawodowej służby wojskowej — przeniesiony został w stan spoczynku płk pil. Stanisław Skalski, jeden z najsławniejszych pilotów myśliwskich drugiej wojny światowej.

Za każdym razem, gdy rozmawiam ze Stanisławem Skalskim, dowiaduję się nowych szczegółów z jego bogatej biografii lotniczej. Tej biografii wojennej, która jest bliska nie tylko nam lotnikom, ale całemu społeczeństwu. Nazwisko Skalskiego nie tylko figuruje w podręcznikach szkolnych, opracowaniach historycznych i encyklopediach, ale często spotykamy je w prasie, słyszymy w radio, a samego legendarnego już myśliwca oglądamy w telewizji.

Z jakim uczuciem dumy i wypiekami na twarzy słucha go młodzież na spotkaniach w szkołach i klubach, wie tylko ten, kto przyglądał się jej uczestnicząc w tego rodzaju zebraniach. Bo Stanisław Skalski opowiada nie tylko o sobie, ale i o polskim lotnictwie. Opowiada ciekawie, a jego słowa, proste i zwięzłe, trafiają do wyobraźni.

Podobnie jak każdy młody chłopiec czy dziewczyna o czymś marzy, tak kiedyś przed wielu laty Skalski pasjonował się lotnictwem. Nim ukończył szesnaście lat, pragnął zostać pilotem wojskowym. Młody wiek i brak wyszkolenia lotniczego były pierwszymi przeszkodami na drodze do latania. Zaczynał więc od czyszczenia samolotów i zamiatania hangaru w Aeroklubie Warszawskim. Dobra opinia z klubu i skierowanie na szkolenie pozwoliły mu na wyjazd do szkoły szybowcowej w Polichnie. Rok później uzyskał uprawnienia pilota samolotowego. Wkrótce pomyślnie przeszedł badania lekarskie oraz egzaminy wstępne. Był szczęśliwy. Przyjęty został do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Pobyt w szkole minął szybko. Po promocji w 1938 roku młody podporucznik-pilot otrzymał przydział do dywizjonu myśliwskiego 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Rozpoczął tak bardzo upragnioną służbę w lotnictwie wojskowym.

W pułku szybko oceniono jego poziom latania. Wkrótce został dowódcą klucza. W czerwcu 1939 roku, pełniąc służbę w kluczu alarmowym, wystartował w pościg za obcym samolotem. Na wysokości 7900 m, kiedy jego P-jedenastka zbliżała się do hitlerowskiego Dorniera Do-25, młody myśliwiec otworzył ogień. Ale, gdy wróg spostrzegł polski samolot — uciekł.

Wybuch wojny zastał go na lotnisku polowym. Jednym z ośmiu pilotów dywizjonu myśliwskiego, którzy skutecznie atakowali dziesiątki maszyn Luftwaffe, był podporucznik Skalski. Od pierwszego dnia wojny walczył ofiarnie i zwycięsko. Do 7 września 1939 r. miał już na swym myśliwskim koncie 4 zestrzelone maszyny hitlerowskie. Z kolei wraz z dywizjonem otrzymał przydział do Brygady Pościgowej w rejonie Dęblina. Każdego dnia wykonywał loty bojowe, każdego dnia atakował wroga.

Zadania powierzane pilotom Brygady Pościgowej były coraz trudniejsze ze względu na malejący stan personelu latającego i samolotów. Przeciwnik natomiast stawał się coraz bardziej agresywny. 16 września ppor. pil. Stanisław Skalski znalazł się w rejonie Brzeżan, po czym następnego dnia wraz z innymi pilotami na rozkaz dowództwa przekroczył granicę polsko-rumuńską.

A potem? Potem przez Balczik, Bejrut i Marsylię (przez pewien czas przebywał we Francji) przyjechał do Anglii. Ominęła go kampania francuska, ponieważ przydział do RAF-u (Royal Air Force) otrzymał w pierwszej kolejności. Wkrótce po przeszkoleniu przydzielono go do formującego się polskiego dywizjonu myśliwskiego 302. Ze względu jednak na przedłużającą się procedurę organizacyjną, przeszedł do 501 angielskiego dywizjonu myśliwskiego. W składzie tego dywizjonu uczestniczył w „Bitwie o Anglię" strącając na pewno 5 samolotów hitlerowskich. W tym też okresie był dwukrotnie zestrzelony. Podczas drugiego strącenia został ciężko ranny w nogę i uległ ciężkim poparzeniom. Wkrótce jednak, utykając, uciekł o lasce ze szpitala i tego samego dnia po przybyciu do dywizjonu wystartował do walki. W trudnym pojedynku z hitlerowskimi Me-109 odniósł dwa kolejne zwycięstwa. Trzeba było mieć dużo silnej woli, aby latać będąc jeszcze chorym. Skalski leczył rany, walczył i zwyciężał.

Od lutego 1941 do maja 1942 roku latał w polskich dywizjonach myśliwskich 306 i 316. W następnym okresie, przez 7 miesięcy, dowodził 317 Dywizjonem Myśliwskim Wileńskim. Wśród przyjaciół i przełożonych zdobył sobie szybko autorytet doświadczonego pilota i dowódcy. Za koleżeńskość i bezpośredniość był lubiany przez personel latający i techniczny. Szybko awansował w pełnieniu odpowiedzialnych obowiązków służbowych.

W 1943 r. dowodził Polskim Zespołem Myśliwskim w Północnej Afryce. Zespół ten, zwany „Cyrkiem Skalskiego" lub „Polskimi tygrysami", zdobył sobie zasłużoną sławę w kampanii afrykańskiej. Anglikom trudno było zaimponować, ale kiedy polski zespół wracał z Hergli, z gościnnych występów nad Tunisem, Bizertą, Pantellerią czy Cap Bon, rzucali pospiesznie karty, zapominali o herbacie i wszyscy bez wyjątku wybiegali przed namioty. Z podziwem i dumą patrzyli, jak samoloty pilotowane przez Polaków, niczym huragan, przelatywały nad nimi skrzydło obok skrzydła, aby wkrótce błysnąć kabinami w ciasnym zakręcie i wylądować w chmurze złocistego pyłu pustynnego. Nie było w tym nic dziwnego, Polski Zespół Myśliwski bowiem pod dowództwem jednego z najlepszych alianckich myśliwców na Środkowym Wschodzie (o czym szeroko pisali korespondenci wojenni) zestrzelił w okresie zaledwie kilku tygodni na pewno 25 samolotów wroga.

Po zakończeniu kampanii afrykańskiej i rozwiązaniu zespołu major Skalski otrzymał skierowanie na Maltę. Tam właśnie powierzono mu dowództwo słynnego brytyjskiego dywizjonu myśliwskiego 601 „Hrabstwa Londynu" (County of London Squadron). Był pierwszym Polakiem, któremu oddano dowództwo angielskiego dywizjonu myśliwskiego. Ten 27-letni wówczas pilot świetnie wywiązał się z nałożonych nań zadań. Dowodził niezwykle energicznie dywizjonem w okresie kampanii sycylijskiej, a następnie inwazji Włoch, otrzymując liczne pochwały w rozkazach.

Po przybyciu do Anglii objął dowództwo polskiego skrzydła myśliwskiego 131, a w 1944 r. skrzydła 133, eskortującego latające fortece, które bombardowały głębokie zaplecze hitlerowskich Niemiec. Dowodził mieszanym skrzydłem polsko-angielskim podczas inwazji Francji, a następnie bronił Londynu przed pociskami sterowanymi V-1. W krótkim czasie jego skrzydło uzyskało najlepsze wyniki pod względem zestrzelonych maszyn wroga. We wrześniu 1944 r. wyjechał do USA, gdzie ukończył Wyższą Szkołę Wojenną. Po powrocie do Anglii otrzymał nominację na oficera operacyjnego w 11 grupie myśliwskiej. Służbę tę pełnił do zakończenia wojny.

Po rozwiązaniu Polskich Sił Powietrznych (zajmował wówczas stanowisko oficera operacyjnego w BAFO) podpisał deklarację powrotu do kraju. Po przybyciu do Polski wcielony został do Ludowego Lotnictwa i otrzymał stanowisko inspektora techniki pilotażu w Dowództwie Lotnictwa. Niesłusznie oskarżony i uwięziony w 1948 r., doczekał się po ośmiu latach pełnej rehabilitacji i ponownego powołania do czynnej służby wojskowej w lotnictwie. Latał na myśliwskich Jakach i odrzutowych Migach.

Przez cztery lata płk pil. Stanisław Skalski pracował w Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL, początkowo jako sekretarz generalny, a następnie wiceprezes urzędujący. W tym okresie poznał bliżej zagadnienia lotnictwa sportowego, które stały mu się bardzo bliskie. Od dłuższego czasu patronuje akrobacji lotniczej. Dał się poznać jako gorący rzecznik rozwoju sportu samolotowego. Reprezentuje Aeroklub PRL i jako jego delegat wchodzi w skład Komisji Akrobacji Samolotowej Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Jest autorem szeregu inicjatyw w lotnictwie sportowym, dał się poznać jako rzecznik dobrej roboty i rzetelnej działalności społecznej. Stąd też zaufanie, jakim go darzą zarówno lotnicy, jak i działacze. Polubił swą pracę. Zżył się z ludźmi lotnictwa. Oni też go polubili i darzą wielkim szacunkiem.

Płk pil. Stanisław Skalski otrzymał blisko 30 polskich i zagranicznych odznaczeń, m. in. Krzyż Grunwaldu III klasy oraz Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski, Krzyż Virtuti Militari V i IV klasy, angielski Zaszczytny Krzyż Lotniczy — DFC (tylko 9 pilotów otrzymało trzykrotnie ten krzyż — Skalski i 8 Anglików), Krzyż Walecznych (czterokrotnie).

Ogółem w czasie II wojny światowej zestrzelił 22 samoloty wroga na pewno, 2 prawdopodobnie i 4 uszkodził. Nazwisko Skalskiego figuruje na czele zestawienia wszystkich polskich asów myśliwskich.

Po wielu latach ofiarnej służby wojskowej przeszedł w stan spoczynku. Jest nadal wiceprezesem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL (z wyboru), działaczem władz naczelnych ZFoWiD oraz członkiem Obywatelskiego Komitetu Odbudowy Zamku Królewskiego w Warszawie.

Ostatnio pracuje nad drugim tomem swoich wspomnień wojennych, które po „Czarnych krzyżach nad Polską" oczekiwane są z nie słabnącym zainteresowaniem na rynku księgarskim. „Czarne krzyże nad Polską" osiągnęły już kilka wydań i nadal cieszą się ogromną poczytnością. Książka ta bowiem napisana została z pasją pilota myśliwskiego. Na pewno kolejne wspomnienia Stanisława Skalskiego, w których mowa będzie o jego udziale w walkach nad Anglią, uznane zostaną za niezwykłe, jak niezwykłe i chlubne dla naszego lotnictwa są dzieje tego świetnego pilota myśliwskiego minionej wojny.

TADEUSZ MALINOWSKI

Zdjęcie: A. Wach



Zdjęcie H. Kucharski

CO NOWEGO W AEROKLUBACH

Wprawdzie tegoroczna wiosna – tak na prawdę – zaczęła się już w lutym, to dopiero zgodnie z oficjalnym rozpoczęciem tej pory roku zwróciliśmy się do aeroklubów regionalnych z tradycyjnym pytaniem – co słychać w waszym aeroklubie? I oto aktualne informacje z różnych stron lotniczej Polski.

WROCŁAW

Mówi kierownik klubu inż. **Antoni Chojcan:**
— Wykorzystujemy w pełni wczesną wiosnę i latamy już od połowy lutego. Starty odbywają się za wyciągarką, bowiem rozpoczęliśmy szkolenie podstawowe, a także chcemy umożliwić szybownikom zaawansowanym wykonanie dziesięciu lądowań na nowym typie szybowca (jest to niezbędny warunek do wykonywania przelotów). Przygotowaliśmy drużynę spadochronową na zimowe zawody o puchar redakcji „Żołnierza Polskiego". Do Jeleniej Góry desygnowaliśmy nie naszych najlepszych, a mimo to wywalczyliśmy zwycięstwo. Jest to pierwsze od lat zwycięstwo w tym trudnym wieloboju „cywilów" nad drużynami wojskowymi. W lutym odbyło się u nas kolejne sprawozdawcze walne zgromadzenie. Członkowie klubu zadeklarowali wiele godzin pracy społecznej. Dzięki temu Aeroklub Wrocławski wzbogaci się o nowe ogrodzenie lotniska, ograniczniki pola wzlotów, pasy ppoż. wokół budynków. Przeprowadzimy również „generalne porządki" na naszym terenie. W sumie jest to wiele pracy, samo ogrodzenie — na przykład — będzie miało około 2 kilometrów długości. Powód do zadowolenia mają też wrocławscy modelarze. Ich ośrodek przenosimy do nowego pomieszczenia przy ul. Grabiszyńskiej.

BYDGOSZCZ

Informacji udziela zastępca kierownika **Władysław Kitrys:**
— Powoli budzimy się ze snu... Choć przygotowania do sezonu idą pełną parą. Zakończyliśmy już kursy teoretyczne. Prowadzimy jeszcze tylko zajęcia dla kandydatów na spadochroniarzy. Mamy niezwykle dużo podań od kandydatów. Niezależnie od 20 godzin pracy przy sprzęcie, wszyscy nasi piloci zobowiązali się przepracować na rzecz klubu po dziesięć godzin. Wykorzystamy tę inicjatywę przy pracach niwelacyjnych, budowie dróg dojazdowych itp. Uruchomiliśmy nową stację paliw. Ponieważ w zimie przechowywaliśmy w hangarze zboże, obecnie — po oczyszczeniu budynku — kolejno montujemy nasze szybowce. Praktyczny sezon lotniczy rozpoczniemy w kwietniu.

KATOWICE

Odpowiada na pytanie „Skrzydlatej" kierownik Aeroklubu Śląskiego inż. **Wacław Kozielski:**
— Wprawdzie oficjalne egzaminy teoretyczne zaplanowane zostały na koniec marca, ale latamy już od dawna. Praktycznie — nie było u nas przerwy zimowej. Tak więc nasi piloci mają już za sobą kontrolę techniki pilotażu, wykonali też niezbędne lądowania warunkujące dopuszczenie do wykonywania przelotów. Na naszym lotnisku ruch jest bez przerwy. Ale aeroklub to nie tylko lotnisko. Nawiązaliśmy interesujący kontakt z harcerzami i wspólnie zamierzamy rozszerzyć na naszym terenie działalność lotniczych drużyn oraz zastępów lotniczych w szkołach. Przeprowadziliśmy próby w katowickiej hali sportowej, czy nadaje się ona do rozgrywania zawodów (może mistrzostw świata) mikromodeli. Wspólnie z władzami spółdzielni mieszkaniowych postanowiliśmy rozwijać modelarnie osiedlowe. Ostatnio powstały dwie takie modelarnie. Mieliśmy też niedawno miłe uroczystości związane z urodzinami nestora lotnictwa Michała Scipio del Campo.

KIELCE

Mówi kierownik Aeroklubu Kieleckiego mgr **Edward Gondek:**
— Nasz aeroklub jest już — używając lotniczego słownika — na pełnych obrotach. Latamy, skaczemy. Wykonaliśmy — na przykład — już ponad dwieście skoków. Sprzęt jest dokładnie przygotowany w całości(!) i oblatany. Prowadzimy kursy teoretyczne dla kandydatów, których w bieżącym roku zgłosiło się niezwykle dużo. Martwimy się, czy zdołamy chętnym zapewnić możliwość latania bądź skakania. Przeprowadziliśmy kurs instruktorski dla pilotów z Warszawy, Radomia i Kielc. W końcu sierpnia na naszym terenie odbędą się mistrzostwa w akrobacji szybowcowej. Mamy w tym zakresie niewiele doświadczenia i dlatego odwołujemy się do znanych akrobatów szybowcowych — Jana Madejczyka, Jerzego Lackiego, Stanisława Marlińskiego i Tadeusza Śliwaka, aby zechcieli zabrać głos na temat regulaminu mistrzostw. Może tam udzieli im „Skrzydlata"?

WARSZAWA

Informuje nas instruktor pilot **Lidia Pazio:**
— Pierwsi u nas zaczęli latać kandydaci na instruktorów społecznych, którzy w połowie marca wykonywali za wyciągarką loty metodyczne. Latamy również po Polsce i ściągamy sprzęt, którego... zawsze w naszym klubie brakuje. Piloci i mechanicy pracują przy sprzęcie, urządzają sale wykładowe. W pomieszczeniach klubu — remont. W tych dniach kończymy szkolenie teoretyczne i ruszamy na całego. Wtedy dopiero będzie ruch nad Gocławiem!

TORUŃ

Na pytanie „Skrzydlatej" odpowiada kierownik klubu **Stefan Mrozowicz:**
— Szykujemy się do rozpoczęcia lotów. Robimy porządki. Wiele prac wykonamy dzięki społecznej postawie członków klubu. Będziemy więc w nowym sezonie mieli nowe drogi, zbiornik paliwa. Uruchomimy też na naszym lotnisku letnią kawiarenkę. Sprzęt jest przygotowany. Po egzaminach teoretycznych latanie rozpoczniemy po Świętach Wielkanocnych. Trwają również prace przygotowawcze do mistrzostw w akrobacji. Szykujemy też niespodzianki związane z rokiem kopernikowskim.

JELENIA GÓRA

Mówi szef wyszkolenia Aeroklubu Jeleniogórskiego **Wiesław Dziedzio:**
— Jak wszyscy piloci dobrze wiedzą, Aeroklub Jeleniogórski lata „na okrągło" przez cały rok. Zamiast więc mówić o przygotowaniach do sezonu mogę podać, co już w tym 1972 roku zrobiliśmy. Otóż wylataliśmy już ponad trzysta godzin. Piloci zdobyli 19 diamentów wysokościowych, w tym 7 odznak diamentowych, a także 23 przewyższenia do złotych odznak. Zdążyliśmy już o sto godzin przedłużyć resurs posiadanych szybowców, które wszystkie są sprawne i czekają na loty termiczne. Latamy również na zaniedbanych dotąd „Kobuzach". Na tym typie szybowca zarejestrowaliśmy 30 godzin lotów, a piloci uzyskali dwa uprawnienia do wykonywania pełnej akrobacji. Latają też piloci samolotowi — zdobyli oni jedno uprawnienie do lotów w średnich warunkach atmosferycznych. Kadra instruktorska klubu wzbogaciła się o młodego pracownika instr. pilota Ryszarda Szpiecia.

SZCZECIN

Informacji udziela zastępca kierownika **Zbigniew Adam:**
— Przygrzewa nam słoneczko, a więc już 15 marca rozpoczęły loty grupy podstawowe za wyciągarką. Równocześnie też uruchomiliśmy „Zlina", na którym trenują akrobaci. Na dniach, być może wcześniej niż słowa te zostaną opublikowane w „Skrzydlatej", wykonają pierwsze skoki członkowie reaktywowanej sekcji spadochronowej. Zakończyli oni zimowe zajęcia kondycyjne, a obecnie trenują w ogródku sportowym. Formalnie sezon rozpoczniemy od kwietnia, po załatwieniu egzaminów, praktyk warsztatowych itd. Nasi piloci społecznie pracują przy porządkowaniu obiektów.

STALOWA WOLA

Mówi zastępca kierownika **Paweł Rogacki:**
— Powoli przygotowujemy się do sezonu, na razie jeszcze nie latamy. Czekamy, aż wróci z obozu kondycyjnego Stanisław Kluk. W kwietniu zamierzamy zorganizować konferencję prasową w związku z przypadającym na maj piętnastoleciem klubu. W roku bieżącym z naszego małego klubu wystartuje w mistrzostwach szybowcowych Polski aż trzech zawodników!

INOWROCŁAW

Informuje nas zastępca kierownika klubu **Eugeniusz Wojciechowski:**
— W tych dniach kończymy szkolenie teoretyczne kandydatów i pilotów. Jeszcze nie latamy. Sprzęt, jak oceniam, przygotowany jest w 90 proc. Egzaminy i konferencję lotno-techniczną zaplanowaliśmy na koniec marca. Na naszym terenie przygotowujemy interesującą akcję — manewry harcerzy lotników.

RADOM

Na nasze pytanie odpowiada szef wyszkolenia Aeroklubu Radomskiego instr. pil. **Stanisław Marliński:**
— Lataliśmy przez całą zimę bez przerwy, z początkiem marca odbyliśmy konferencję lotno-techniczną. W marcu też rozpoczęła loty grupa podstawowa. Dzięki personelowi technicznemu wszystkie nasze szybowce i samoloty są w pełni sprawne do lotów. W tym roku liczymy na naszą młodzież, którą intensywnie szkolimy od dwóch lat — w tym czasie najzdolniejsi zdobyli już warunki do złotej odznaki. Członkowie klubu wybrali swoje nowe władze. Mamy wiele zgłoszeń na szkolenie lotnicze...

OLSZTYN

Mówi zastępca kierownika klubu **Wiktor Czerniawski:**
— Sezon rozpoczął się u nas 26 marca. Przygotowaliśmy się do sezonu starannie, tak pod względem szkoleniowym jak i technicznym. Rozkręciliśmy współpracę z harcerstwem, chcemy wspólnie wystawić reprezentację na manewry obronno-techniczne. Poczyniliśmy też pierwsze kroki do serii imprez dla młodzieży szkolnej pod nazwą „Młode Skrzydła".

BIAŁYSTOK

Informuje nas szef wyszkolenia Aeroklubu Białostockiego **Romuald Dakowicz:**
— Najważniejsza aktualnie sprawa u nas w klubie, to wybory do Sejmu (rozmawialiśmy w przeddzień — dop. red.). Zgłosiliśmy się ochotniczo do służby pomocniczej wraz z dwoma samolotami. Może wykorzystane będą do akcji propagandowej, transportu dziennikarzy itp. Nasi piloci zgłosili się do obwodowych komisji wyborczych z prośbą o powierzenie im różnego rodzaju prac pomocniczych. Po zakończeniu nawożenia lotniska wkrótce rozpoczniemy sezon lotniczy.

ŁÓDŹ

Mówi kierownik Aeroklubu Łódzkiego inż. **Alojzy Górny:**
— Otwarcie sezonu zaplanowaliśmy na 4 kwietnia br. Wszystkie szybowce i samoloty mają klasę, mogą latać. Piloci odbyli egzaminy. Na kurs instruktorski do Bielska-Białej desygnujemy aż sześciu naszych pilotów. Kadra instruktorska powiększyła się o instr. pil. Mariana Gajdę. Kandydatów na szkolenie mamy w nadmiarze. Wiele uwagi poświęcamy też naszej filii w Piotrkowie, gdzie działa — pod przewodnictwem Stanisława Milera — niezwykle aktywny Społeczny Komitet Budowy Portu Lotniczego. Wkrótce rozpocznie w Piotrkowie szkolenie lotnicze pierwsza grupa młodzieży.

• • •

W największym skrócie, na podstawie telefonicznych informacji, przedstawiliśmy sytuację w kilkunastu aeroklubach wiosną bieżącego roku. Sądzimy, że szerszy komentarz jest zbędny. Każdy z Czytelników łatwo zauważy, że już u progu sezonu nie wszystkie jednostki lotnictwa sportowego wystartowały równo. Przed nami jeszcze długi sezon. Jakie będą jego wyniki? Będziemy o tym pisać. (pj)



I na lotniskach wiosna jest najpiękniejszą porą roku. Zdjęcie: M. Kalinowski

Proponujemy!

Postulujemy!

W jednej z kartek wyborczych, opublikowanej w marcu w „Trybunie Ludu", spotkaliśmy następujące stwierdzenie: „Są wśród nas społecznicy, ogarnięci wolą szybszego rozwiązywania problemów wielkich i małych, doskonalenia życia, dbałości o codzienne ludzkie sprawy. Znamy ich i liczymy na nich. Czy zawsze potrafimy docenić ich bezinteresowny trud obywatelski? A przecież nie z nakazu i nie według pragmatyki służbowej, bez etatu i wynagrodzeń za godziny nadliczbowe oddają nam swój czas. Ich sukcesem — jest sprawa dobrze załatwiona...".

Ludzi, o których mowa, nie brakuje też w Aeroklubie PRL. Chcielibyśmy zająć się problemami kilkudziesięciu z nich, skupionych w komisjach specjalnościowych APRL. Członkowie komisji specjalnościowych w lotnictwie sportowym działają bowiem społecznie. Pełnią niejako przy tym funkcje ekspertów, bowiem komisje nie są organami pochodzącymi z wyboru, a skład ich typuje Zarząd Główny APRL spośród wybitnych działaczy i fachowców w danej dziedzinie.

CZYM SĄ, CZYM BYĆ POWINNY KOMISJE SPECJALNOŚCIOWE APRL

Zdjęcie: St. Basiora

Do komisji specjalnościowych zatem nie trafiają ludzie przypadkowi, a tylko tacy, którzy istotnie coś sobą reprezentują i w samym lotnictwie i często — poza nim.

Mogłoby się więc wydawać, że skoro fachowcy tej miary dają się „powoływać" (tak to dokładnie nazwane jest w statucie APRL) i chcą tracić swój czas, ofiarować własne — naprawdę bardzo wysokie kwalifikacje — społecznie na rzecz Aeroklubu PRL, to ludzie kierujący tą organizacją i ludzie, którzy w tej organizacji pracują zawodowo, powinni być z tego faktu bardzo zadowoleni, a równocześnie jak najwięcej wykorzystywać wiedzę oraz zapał bezinteresownych ekspertów. Ekspertów, dla których — powtórzmy za „Trybuną Ludu" — SUKCESEM JEST SPRAWA DOBRZE ZAŁATWIONA.

Przedstawiając ten problem na naszych łamach bylibyśmy niesprawiedliwi twierdząc, że w praktyce lotnictwa sportowego zgoła jest inaczej. W ciągu ostatnich bowiem lat komisje specjalnościowe miały satysfakcję z realizacji licznych swoich wniosków, postulatów i opinii. W wielu też dziedzinach — wspomnijmy to działo się w spadochroniarstwie przed kilku laty czy aktualne postępy w sporcie śmigłowcowym — komisje specjalnościowe przyczyniły się do istotnego, realnego i widocznego rozwoju sportu lotniczego. Miarą też doceniania komisji specjalnościowych przez kierownictwo Aeroklubu PRL jest obecność na posiedzeniach prezesa, wiceprezesa bądź sekretarza generalnego APRL, a także niektórych kierowników działów ZG APRL.

To wszystko prawda. Nie chcemy bynajmniej negować oczywistych osiągnięć. Z drugiej jednak strony musimy dać wyraz opinii większości działaczy z komisji specjalnościowych, którzy stwierdzają (tak oni to czują), że

- komisje nie są dostatecznie wykorzystywane,
- zbyt wiele problemowych i fachowych spraw załatwiane jest bez zasięgania opinii komisji,
- szereg ważnych wniosków utknęło na jakimś szczeblu ZG APRL i nie może doczekać się realizacji, ba, NAWET ODPOWIEDZI.

Zajmijmy się przede wszystkim tą ostatnią sprawą. Żaden z członków komisji specjalnościowych nie uważa, że zdanie (uchwała, wniosek) komisji jest absolutnie słuszne i wymaga bezwzględnej realizacji. Doskonale wszyscy rozumieją, że realizacja może nie być możliwa z wielu — nie znanych wnioskującym — względów. W każdej jednak sytuacji komisja powinna otrzymać ODPOWIEDŹ! Informacje o pozytywnym bądź negatywnym załatwieniu wniosku z podaniem ewentualnych przyczyn, uwag, terminów itp. Niestety, dotychczas takiego zwyczaju w ogóle nie było. Komisje podejmowały uchwały, precyzowały opinie i wnioski, a co dalej się z nimi działo — nikt nie wiedział. Były więc sprawy bumerangi, które co pewien czas wracały na posiedzenia komisji...

Zresztą oddajmy głos konkretom. Oto co w imieniu Komisji Samolotowej powiedział m. in. na spotkaniu kierownictwa APRL z prezesami i kierownikami klubów jeden z działaczy ppłk dr inż. Benedykt Boliński:

„Przejście do porządku dziennego nad wieloma z tego rodzaju spraw (mówca wyliczył je wcześniej — dop. red.), wbrew postulatom i zaleceniom Komisji Samolotowej, stawia pod znakiem zapytania celowość społecznej pracy członków Komisji. Jest też zaprzeczeniem wiodącej roli czynnika społecznego w działalności Aeroklubu PRL".

Wnioskując opracowanie regulaminu działalności komisji specjalnościowych, przedstawiciel Komisji Samolotowej zakończył swoje wystąpienie stwierdzeniem: „DO TEJ PORY ISTNIEJE BOWIEM ZBYT WIELE WĄTPLIWOŚCI, CZY PRACA KOMISJI SPECJALNOŚCIOWYCH JEST PRAWIDŁOWO WYKORZYSTYWANA".

Aktualnie projekt takiego regulaminu działalności komisji jest dyskutowany i można się spodziewać, że z rozmaitymi poprawkami zostanie przyjęty. Czy jednak wpłynie to zasadniczo na inne wyniki działalności komisji specjalnościowych?

Wydaje nam się, że najlepszy nawet regulamin (który skądinąd jest potrzebny) nie da spodziewanych efektów dotąd, dopóki władze Aeroklubu PRL nie potrafią skutecznie egzekwować u podległego sobie personelu Biura ZG prawidłowego reagowania na wnioski, postulaty i opinie komisji specjalnościowych.

Bo oto drobny przykład z ostatnich dni. Aktualne kierownictwo Aeroklubu PRL słusznie ukierunkowało działalność „Na młodzież". Komisja Szybowcowa w uznaniu znakomitych wyników młodych pilotów z kadry juniorów (Poźniak, Wujczak!) zaproponowała, by rozszerzyć kadrę juniorów, której oprócz opieki trenerskiej dajemy jedynie prawo udziału w jednych (!) zawodach i w jednym (!) obozie, a poza tym NIC WIĘCEJ. Jest to zatem wniosek i zgodny z kierunkiem działania APRL i oparty o dobre doświadczenia i niekosztowny. Okazuje się tymczasem, że realizacja jego gdzieś tam na jakimś szczeblu natrafia na opory. Dlaczego?

Projekt nowego regulaminu komisji specjalnościowych APRL zakłada, że wnioski, uchwały i opinie komisji będą kierowane bezpośrednio na ręce prezesa APRL. Wydaje się ze wszech miar słuszne postawienie sprawy, bowiem tylko z tego szczebla będzie możliwe ruszenie — niestety nader panoszącego się jeszcze w naszym lotnictwie sportowym — minimalizmu i oportunizmu. Głównych przeszkód, na które tak często dotąd trafiały w swojej działalności komisje specjalnościowe.

Ażeby dodać ducha komisjom specjalnościowym, aby działacze społeczni przekonali się, że znajdują w lotnictwie sportowym „ZROZUMIENIE i POPARCIE", wydaje się celowe — obok wprowadzenia nowego regulaminu — sporządzenie listy „nie załatwionych wniosków komisji" i — pod nadzorem prezesa APRL — ustosunkowania się do tych wniosków (KONKRETNEGO!) zainteresowanych pracowników i działów ZG APRL.

JERZY POMIANOWSKI





Wyżej: dr Stanisław Maksymowicz to jeden z ekspertów spadochronowych zasiadający w Komisji Spadochronowej APRL. Niżej: Na naszych lotniskach ruch coraz większy, coraz więcej młodzieży — warto więc rozszerzyć kadrę juniorów...
Zdjęcia: B. Koszewski i autora

SKRZYDLATA POLSKA

1 KWIETNIA 1972 Nr 1

WIOSENNE WYDANIE SPECJALNE



KONKURSY NA STANOWISKA KIEROWNICZE W AEROKLUBACH

Coraz częściej spotykamy się z konkursami dla kandydatów na kierownicze stanowiska w zakładach przemysłowych i ośrodkach naukowych. Tą słuszną drogą postanowił też iść Zarząd Główny APRL przy obsadzaniu stanowisk kierowniczych w aeroklubach regionalnych. Tak więc już od 1.IV br. nie będzie łatwo zostać kierownikiem klubu czy szefem wyszkolenia. W projekcie punktacji konkursowej uwzględnia się — tak istotne naszym zdaniem — doświadczenie w pracy instruktorskiej w klubie oraz w charakterze szefa wyszkolenia (dla kandydatów na kierowników). Funktowane też będą zalety — może mało wymierne ale niezwykle istotne — kandydatów na czołowe funkcje, takie jak: zamiłowania lotnicze, umiejętność współpracy z ludźmi, znajomość problemów lotnictwa sportowego. Oczywiście brane też będą pod uwagę: wykształcenie ogólne, osiągnięcia sportowe itd.

NAD ATLANTYKIEM

Jak wiadomo, załogi pasażerskich samolotów długodystansowych śpią podczas przelotów nad Atlantykiem, gdy maszyny te są prowadzone przez pilotów automatycznych. Lotowskie Iły-62 będą zabierały tzw. zegary biologiczne, niewrażliwe na zmiany czasowe itp. zakłócenia i służące do budzenia załogi ze snu przed lądowaniem. Mają to być papugi (budzenie akustyczne) lub sokoły (budzenie dotykowe), zatrudnione na pełnym etacie, a tresowane specjalnie w warszawskim ZOO.



PROPAGANDA LOTNICZA PO NOWEMU

Burzliwy przebieg miała narada poświęcona popularyzacji lotnictwa sportowego oraz pracy z młodzieżą w wieku „przed-lotniczym". Po raz pierwszy w APRL spotkano się z tak szerokim kręgiem osób zainteresowanych tymi problemami. Musimy przyznać, że bardzo nam się podobały krytyczne, pełne troski o wyniki własnej roboty, wypowiedzi. Byliśmy nawet co nieco zaskoczeni śmiałością spojrzenia i nowymi koncepcjami.

Oto przykład: jeden z nowych plakatów, który będzie rozpowszechniany w szkołach dla chłopców. Ciekawi jesteśmy opinii naszych Czytelników o tej formie propagandy. Czy istotnie spowoduje ona zwiększenie napływu chłopców do aeroklubów? Równocześnie przypominamy, że i dla dziewcząt należałoby opracować plakat z jakimś przystojnym pilotem.

RENESANS SKOKÓW Z WIEŻY?

Korespondencja własna z Oceanii



Na jednej z wysepek Nowych Hebrydów na Pacyfiku istnieje dziwny zwyczaj, podpatrzony niedawno przez podróżującego tam przedstawiciela naszych spadochroniarzy.

Nie do wiary, ale w obyczaju tym można dopatrzeć się — jak nam donosi nasz korespondent — elementów... spadochronowych. Oto każdy krajowiec, aby był w pełni uznany za mężczyznę, powinien skoczyć z wysokiej na ok. 30 m wieży, głową w dół, uwiązany lianami w kostkach obu nóg. Liany przymocowane są od góry do giętkich prętów wystających z platformy wieży i stanowiących coś w rodzaju trampoliny. Nasz korespondent, nie chcąc być gorszym od krajowców, ogłosił na wyspie, że on również może skoczyć. Wprowadzono go uroczyście na szczyt wieży (zbudowana z palm i lian bez użycia gwoździ), uwiązano liany u nóg i... zezwolono na wygłoszenie przemówienia. Tak każe rytuał. A oto relacja z tego skoku:

„Bałem się potwornie, mimo tego że mam przeszkolenie spadochronowe. Na dole piękne dziewczęta śpiewały specjalnie ułożone pieśni na moją cześć. Mężczyźni klaskali w dłonie i bili w bębny. Jak tu nie skoczyć?! Odbiłem się lekko od giętkiej deski. Już lecę, głową w dół. Ziemia zbliża się błyskawicznie. Lekkie szarpnięcie — i oto już wiszę... w niebezpiecznie małej odległości od murawy. Nic mi się nie stało, trochę tylko starłem skórę na kostkach nóg. Oto jestem prawdziwym mężczyzną! Wódz plemienia idzie do mnie i mówi: Moja widzieć — twoja się nie bać. Co za szczęście! Otaczają mnie w pląsach najpiękniejsze dziewczęta wyspy..."

Jak się dowiadujemy podobne skoki mają się odbywać również w kraju z istniejących jeszcze wież spadochronowych.

SAMOLOTEM NA URLOP



Spełniając liczne życzenia — PLL LOT wprowadza w tym roku regularne loty taksówek powietrznych do atrakcyjniejszych miejscowości urlopowych nad morzem. Będą to „Wilgi" zabierające po 4 osoby w strojach kąpielowych lub po 3 w ubraniach i z bagażem.

ZOSTAŃ ASTRONAUTĄ

W Muzeum Techniki w Warszawie rozpoczął 1.IV. br. pracę doświadczalny symulator kosmiczny służący do selekcji kandydatów na przyszłych astronautów. Kandydaci w wieku 16—50 lat mogą się zgłaszać za okazaniem niniejszego numeru „SP". Dziewczęta mile widziane!

ODPOWIEDZI INŻYNIERA LOTNICZEGO

R. Wątpiący. Kapitan samolotu komunikacyjnego nie musi mieć dobrego wzroku, wystarczy mu słuch. O momencie np. przyziemienia zawsze może się zorientować po wrzasku przestraszonych pasażerów w kabinie.

ODPOWIEDZI LEKARZA LOTNICZEGO

K. Amator. Nadesłany projekt mięśniolotu ornitoptera bardzo się nam spodobał i ma szanse szybkiej realizacji. Część tylną aparatu radzimy przypinać na zatrzaski. Proponujemy nazwę „Kurolot".



OCZEKUJCIE WIZYTY „SKRZYDLATEJ"

Po długich staraniach redakcja „Skrzydlatej Polski" otrzymała wreszcie własny samolot. Nie jest najnowocześniejszy, ale za to jaki miły i wypróbowany! Teraz redakcja nasza będzie kolejno odwiedzała różne ośrodki życia lotniczego w kraju. Zaczęliśmy od złożenia wizyty w PGR Lotniska Wielkie, gdzie zwiedziliśmy wzorowo działające Koło Lotnicze APRL. Na zdjęciu — moment pożegnania.



POLSKI MIĘŚNIOLOT LP „DEDAL"

W listopadzie 1959 r. Anglik Henry Kremer ustanowił nagrodę w wysokości 5 tysięcy funtów szterlingów dla obywatela brytyjskiego, który na mięśniolocie własnej konstrukcji pierwszy przeleci przy bezwietrznej pogodzie na wysokości 3,05 m trasę w kształcie ósemki, wokół 2 wieżyczek ustawionych w odległości 804,6 m. Potem pismo „Daily Mail" dołożyło do nagrody drugie 5 tysięcy funtów szterlingów. Obecnie nagroda wynosi 10 tysięcy funtów, przy tych samych warunkach oprócz faktu, że konkurs stał się międzynarodowy. Może wziąć w nim udział konstruktor każdej narodowości.

Z dotychczasowych prób na uwagę zasługuje angielski mięśniolot SUMPAC z uniwersytetu w Southampton, który przeleciał 548,64 m (rozbił się w 1965 r.). Mięśniolot japońskich konstruktorów z wydziału lotniczego uniwersytetu w Nihon o nazwie „Linnet — II", przeleciał w 1967 r. — 91,44 m. Jak dotąd najlepszy rezultat osiągnął zespół angielskich konstruktorów z zakładów przemysłu lotniczego. Ich mięśniolot nazwany „Puffin — I", o ciężarze własnym 53 kg i rozpiętości 25,2 m, przeleciał w 1962 r. — 908,63 m w linii prostej na wysokości 1,5 m (rozbił się w 1963 r.). Łącznie latało dotąd oficjalnie 9 mięśniolotów, spośród kilkunastu zbudowanych lub budowanych na świecie od 1961 r. Wśród nich na uwagę zasługuje projekt mięśniolotu dwumiejscowego, którego budowę rozpoczęto w 1965 r. w Ottawie w Kanadzie, pod kierunkiem W. Czerwińskiego.

★

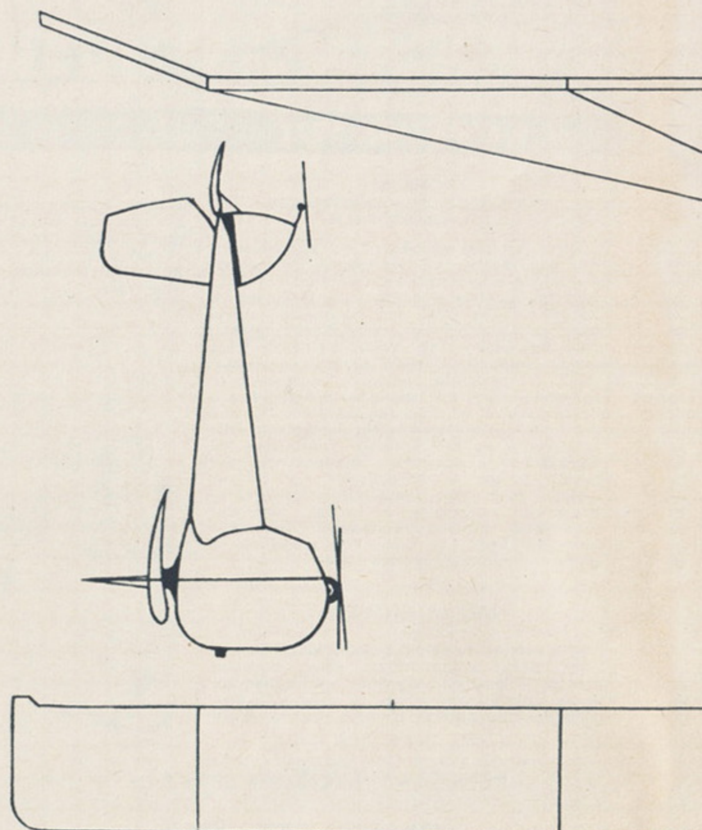
Leon Polniak urodził się w 1936 r. we Francji. Rodzice Polniaka są rodowitymi Polakami. Był członkiem francuskiego aeroklubu w Lille. W 1952 r. przyjechał z rodziną do kraju i zamieszkał w Katowicach. Tu podjął naukę w liceum ogólnokształcącym. Po zdaniu matury ponownie wyjeżdża do Francji. Pracuje tam w charakterze konstruktora-mechanika, aby jako doświadczony specjalista powrócić w 1966 r. do Katowic. Przez pewien czas pracował jako mechanik samolotowy w Aeroklubie Śląskim.

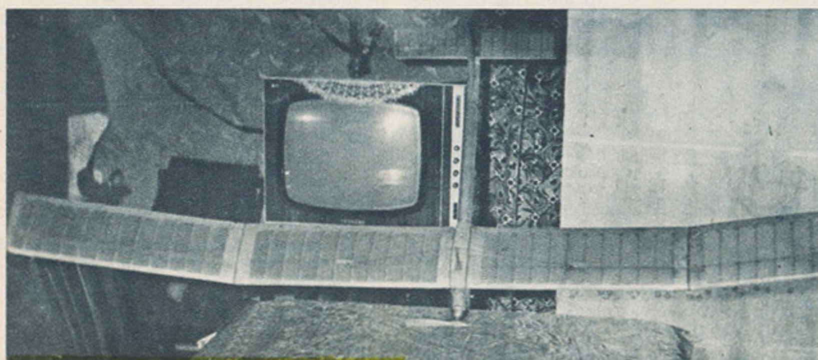
Już jako 12-letni uczeń szkoły podstawowej zajmował się modelarstwem lotniczym. Pierwszy sukces odniósł zajmując pierwsze miejsce w międzyszkolnych zawodach modeli latających w Lille. Od tej pory wszystkie wolne chwile poświęca konstruowaniu modeli latających. Jest posiadaczem tytułu mistrza Polski w modelarstwie lotniczym.

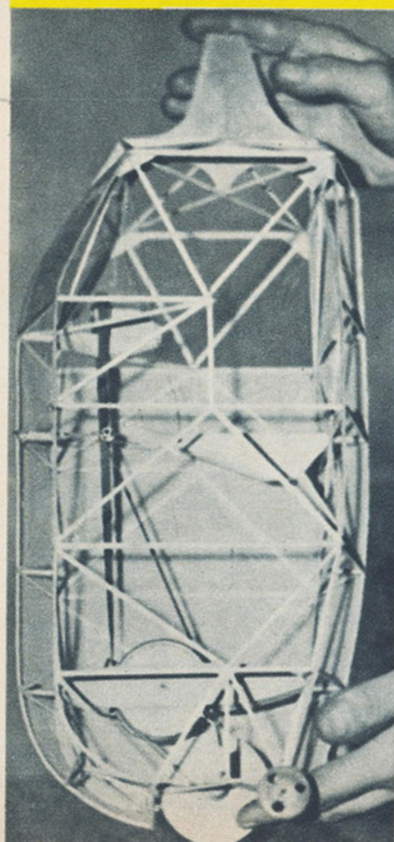
Swój reporterski zwiad zaczynam od wizyty w mieszkaniu Leona Polniaka w centrum Katowic. Okazuje się, że nie zastałem go w mieszkaniu, bo pracuje właśnie — w... piwnicy, gdzie buduje własnej konstrukcji mięśniolot, o roboczej nazwie LP „Dedal".

— Jak doszło do budowy mięśniolotu?

— O nagrodzie Kremera przeczytałem w sierpniu 1963 r. Postanowiłem spróbować swoich możliwości. Dużo czasu zabrały mi projekty i obliczenia. Dwa lata siedziałem nad deską kreślarską. Ogółem zbudowałem





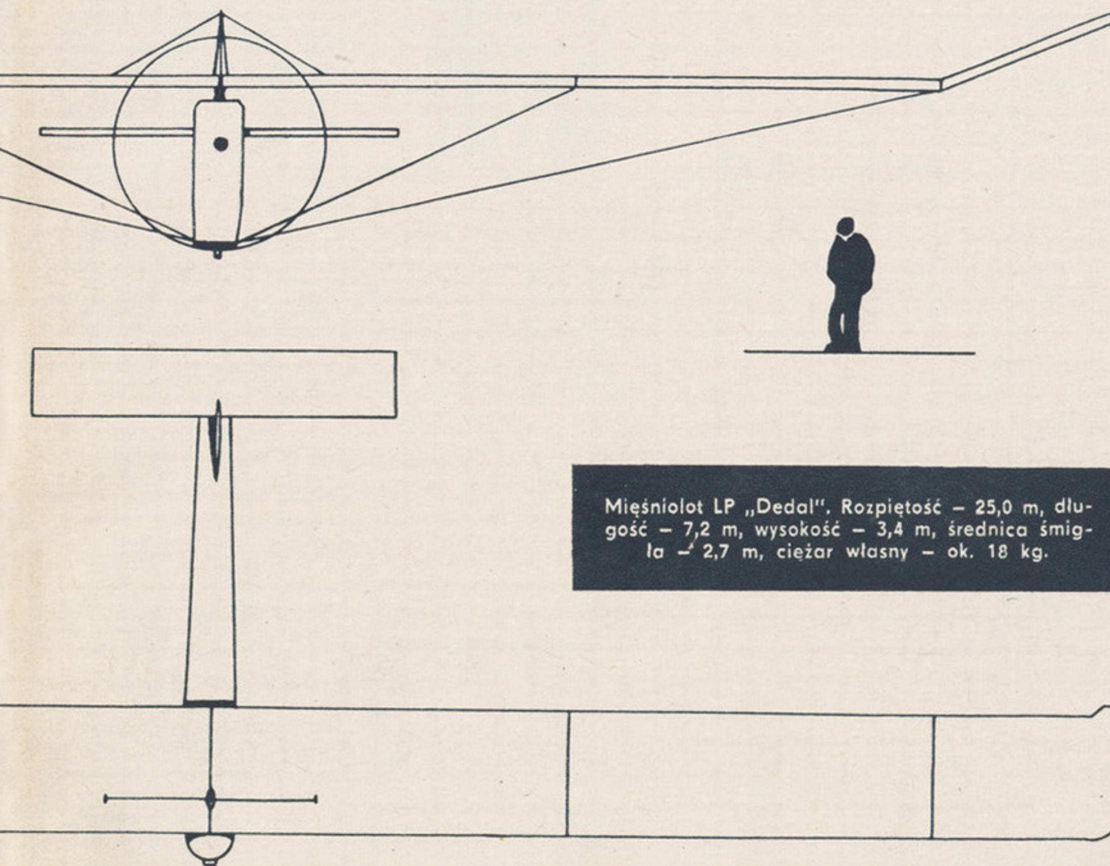


Wyżej: Latający model mięśniolotu w skali 1:10. Dla porównania wielkości — telewizor. Niżej: Model kabiny mięśniolotu.

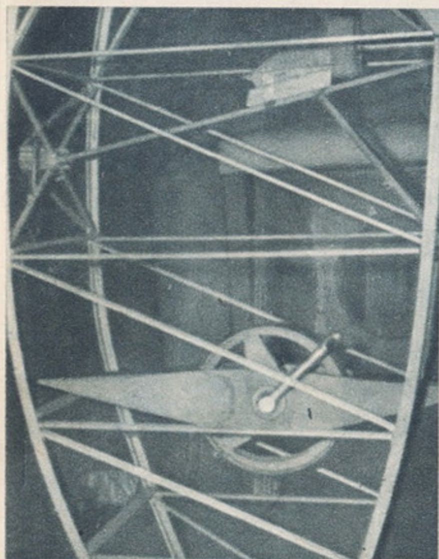


Dumą Leona Polniaka jest śmigło o ciężarze zaledwie 600 g.

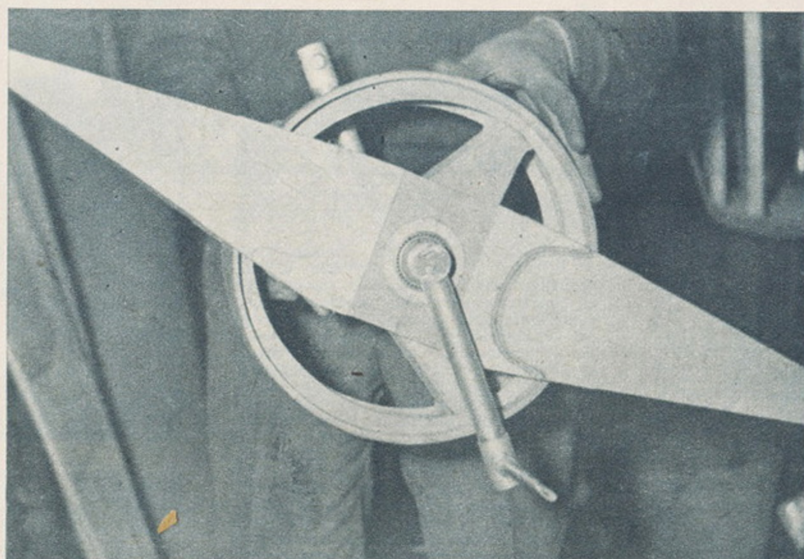
Wszystkie zdjęcia: Leon Siwek



Mięśniolot LP „Dedal". Rozpiętość – 25,0 m, długość – 7,2 m, wysokość – 3,4 m, średnica śmigła – 2,7 m, ciężar własny – ok. 18 kg.



Fragment wykonanej już kabiny mięśniolotu.



Istotny element konstrukcyjny mięśniolotu LP „Dedal" — napęd nożny, wykonany ze szczególną starannością.

15 różnej wielkości i o różnym układzie modeli, w tym kilka o rozpiętości 4 m. Droga do zadowalających wyników była bardzo trudna, a wybór odpowiedniego rozwiązania konstrukcyjnego nastręczał mi wiele kłopotów. Ostateczny model zbudowałem w 1966 r. Próby przyniosły zadowalające wyniki i natychmiast po powrocie z Francji do Katowic przystąpiłem do budowy.

— Jaka jest wersja ostateczna mięśniolotu?

— Będzie to płatowiec o układzie klasycznym. Rozpiętość wynosi — 25,0 m, długość — 7,2 m, wysokość 3,4 m. Skrzydła będą się składały z sześciu elementów. Napęd nożny porusza śmigło ciągnące o średnicy 2,7 m. Przekładnia pasowa.

Zamierzam zbudować kilka śmigieł o różnych parametrach. Konstrukcja mięśniolotu w 90 procentach wykonana będzie z balsy. Ciężar własny mojego mięśniolotu nie powinien przekraczać 18 kg. Dalszych szczegółów konstrukcyjnych wolałbym na razie nie ujawniać.

— W jaki sposób można uzyskać tak fantastycznie lekką konstrukcję?

— Jak już wspomniałem, dwa lata poświęciłem na obliczenia i rysunki. Następnie wykonałem kilkanaście elementów, jak: poszczególne części płata, kadłub, kabinę pilota. Skonstruowałem kilka prostych przyrządów do pomiarów sił dynamicznych i statycznych. Właściwie to z tych części, które podczas prób celowo uległy zniszczeniu, mógłbym złożyć drugi aparat.

— Czyli proces konstrukcyjny przebiegał jak w prawdziwej fabryce samolotów?

— Pomijając fakt, że wszystko działo się w piwnicy, można powiedzieć, że tak. Doświadczenia te pochłaniały szalenie dużo czasu. Do tej pory na budowę mojego mięśniolotu poświęciłem około sześciu tysięcy roboczogodzin. W przeliczeniu na osiem godzin dziennie daje to prawie dwa lata pracy bez przerwy **(Od redakcji:** Budowa mięśniolotów zagranicznych pochłania przeciętnie 10 000 roboczogodzin).

— Czy ktoś pomaga w pracy?

— Nie. Wszystko wykonuję zupełnie samodzielnie. Mam we Francji serdecznych przyjaciół, którzy bezinteresownie dostarczają mi potrzebny materiał, np. balsę.

— Kiedy są przewidziane próby w locie?

— Mam trudności ze znalezieniem odpowiedniego pomieszczenia do montażu o wymiarach przynajmniej 4 x 8 m. Gdyby nie to, mięśniolot byłby już gotowy.

Aeroklub Śląski, którego jestem członkiem, nie dysponuje na razie odpowiednim pomieszczeniem. Innego nie zdołałem do tej pory pozyskać. Poszczególne elementy wykonuję w piwnicy, ale na montaż np. części płata konieczne jest większe pomieszczenie. Część kadłuba zmontowałem w garażu odległym od Katowic o 60 km. Podczas transportu kadłub uległ poważnemu zniszczeniu. Musiałem wszystko zrobić od nowa.

— Który z rywali jest najpoważniejszy?

— Angielski następca „Puffina – II" – „Liverpuffin" i japoński Nihon „Linnet". Tworzą je wieloosobowe grupy znakomitych fachowców, dysponujących doskonałymi warunkami. Nic mi natomiast nie wiadomo o podobnych próbach w kraju. Być może jestem nawet jedynym konstruktorem mięśniolotu w krajach socjalistycznych. Ale bywają tacy, którzy trzymają to w tajemnicy.

— Pilotaż mięśniolotu wymaga żelaznej kondycji. Co się robi w tym kierunku?

— Od kilku lat prowadzę bardzo surowy tryb życia. Nie piję, nie palę. Bardzo dużo jeżdżę na rowerze. Uprawiam systematycznie trening siłowy.

— Gdzie po udanych próbach przewidziany jest start konkursowy?

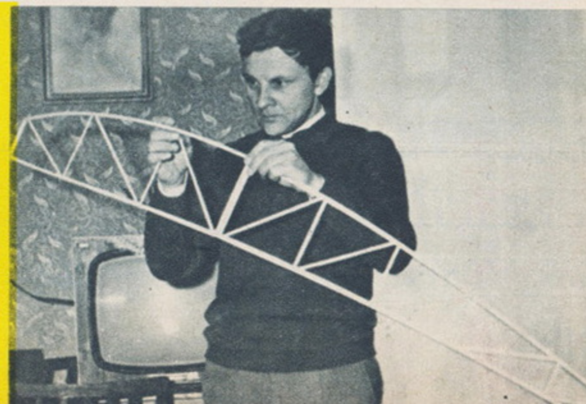
— Na razie interesuje mnie problem zdobycia odpowiedniego pomieszczenia i dokończenia budowy. Przypuszczam, i szczerze sobie tego życzę, aby lot konkursowy mógł się odbyć w Polsce, w obecności komisji powołanej przez fundatora nagrody.

— Dziękujemy za rozmowę i życzymy sukcesów!

— Dziękuję.

Kończę swoją wizytę u Leona Polniaka. I kiedy jego rodzina zasiada przed telewizorem, aby obejrzeć szczególnie w tym dniu interesujący program, pan Leon schodzi do piwnicy, aby kontynuować swoje dzieło.

LEON SIWEK



Leon Polniak przedstawia żebro skrzydła mięśniolotu, o ciężarze zaledwie 18 g.

TRANSPORT LOTNICZY

Obniżka taryf północnoatlantyckich. W wyniku długotrwałych i trudnych negocjacji towarzystwa lotnicze IATA, obsługujące linie przez Północny Atlantyk, osiągnęły porozumienie w sprawie taryf pasażerskich na okres od 1 kwietnia 1972 do 31 marca 1973.

Ustalona została nowa struktura taryf oraz wprowadzono dalsze obniżki niektórych taryf normalnych i ulgowych. Od 1 kwietnia br. obowiązywać będą na Atlantyku Północnym nie dwa, lecz trzy sezony przewozowe: zimowy, trwający od 1.XI do 31.III, szczytowy letni — od 1.VI do 31.VIII dla podróży rozpoczynających się w Ameryce i od 1.VII do 30.IX w Europie oraz średni, obejmujący odpowiednio okresy 1.IV — 31.V i 1.IX — 30.X (z Ameryki) i 1.IV — 30.VI i 1—31.X (z Europy).

Zachowane zostały dotychczasowe rodzaje taryf wycieczkowych (na 22—45 dni) i grupowych (affinity i inclousive tours). Nowymi są taryfy młodzieżowe dla osób w wieku 12—22 lat, ustalone na poziomie taryf wycieczkowych.

Z wyjątkiem taryf klasy I, które w zasadzie nie uległy zmianie i są jednakowe w ciągu całego roku, pozostałe zostały ustalone na poziomie znacznie niższym od dotychczasowego średniego, mimo dewaluacji dolara. I tak bilet normalny na trasie Warszawa — Nowy Jork — Warszawa (w obie strony) w klasie ekonomicznej kosztować będzie — zależnie od sezonu — od 610 (zima) do 798 dol. Wycieczkowy od 297 do 563 dol., grupowy od 282 do 371 dol. (inclousive tours 309—419 dol.). Nowe taryfy obejmują również opłatę za trasowe usługi nawigacyjne.

Przyczyną tak znacznej obniżki taryf atlantyckich jest konkurencyjna działalność na tym obszarze towarzystw czarterowych. Nowy poziom taryf wycieczkowych w niewielkim tylko stopniu odbiega od opłat dotychczas pobieranych przez te towarzystwa.

J. Os.



NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

1473—1973

CZYM OBSERWOWAŁ?



ODKRYCIE Mikołaja Kopernika zapoczątkowało nowożytną astronomię. Jego znaczenie dla astronomii było więc ogromne. Nie ograniczało się ono jednak tylko do astronomii. Stanowiło też przewrót światopoglądowy pozbawiając Ziemię, a tym samym i Człowieka, centralnej pozycji we wszechświecie. Dokonane ono zaś zostało nadzwyczaj skromnymi środkami.

Kopernik posługiwał się w zasadzie trzema przyrządami: astrolabium, triquetrum i kwadrantem. Te jego przyrządy były jednak wykonane dość prymitywnie — bo z drewna, choć za granicą i to od dawna wykonywano już takie przyrządy z brązu. We Fromborku, gdzie Kopernik spędził większą część swego życia i gdzie opracował swoje wiekopomne dzieło, sporządzenie przyrządów z brązu było jednak niemożliwe, a widać i ich sprowadzenie z zagranicy też było zbyt trudne.

Niestety, przyrządy Kopernika nie przetrwały do dziś. Jeden ich komplet uległ zniszczeniu wraz z kanonią Kopernika położoną na zewnątrz murów katedry fromborskiej, w czasie najazdu na Frombork w 1520 r. Krzyżaków. Drugi komplet przyrządów też nie przetrwał do dziś. Zachował się tylko jeden przyrząd obserwacyjny Kopernika — rodzaj zegara słonecznego, wykonany na ścianie krużganka na zamku olsztyńskim. (Przyrządy te Kopernik niewątpliwie wykonywał własnoręcznie, a częściowo przy pomocy rzemieślników).

Na podstawie zachowanych rysunków i zapisków udało się jednak zrekonstruować przyrządy Kopernika, choć oczywiście tylko z pewnym przybliżeniem.

Najlepszej rekonstrukcji dokonał znany historyk astronomii dr Tadeusz Przypkowski z Jędrzejowa. Mniej dbałej, z możliwie wiernym zachowaniem stylu epoki rekonstrukcji dokonano na Politechnice Warszawskiej.

Astrolabium Kopernika stanowiło odmianę znanej już w starożytności sfery armilarnej. Był to zespół sześciu pierścieni umieszczonych jeden w drugim (czyli o coraz mniejszych średnicach) i dających się w różnych kierunkach obracać. Na niektórych z tych pierścieni były naniesione podziałki kątowe, a po przeciwnych stronach pierścienia wewnętrznego mieściły się przezierniki, czyli dwie płytki z małymi otworkami, przez które celowano na obserwowane ciało. Poszczególne pierścienie ustawiano tak, aby pokrywały się z zasadniczymi płaszczyznami sfery niebieskiej (równikiem, ekliptyką, południkiem i horyzontem). Przyrząd dawał możność pomiaru dowolnych kątów na sferze niebieskiej.

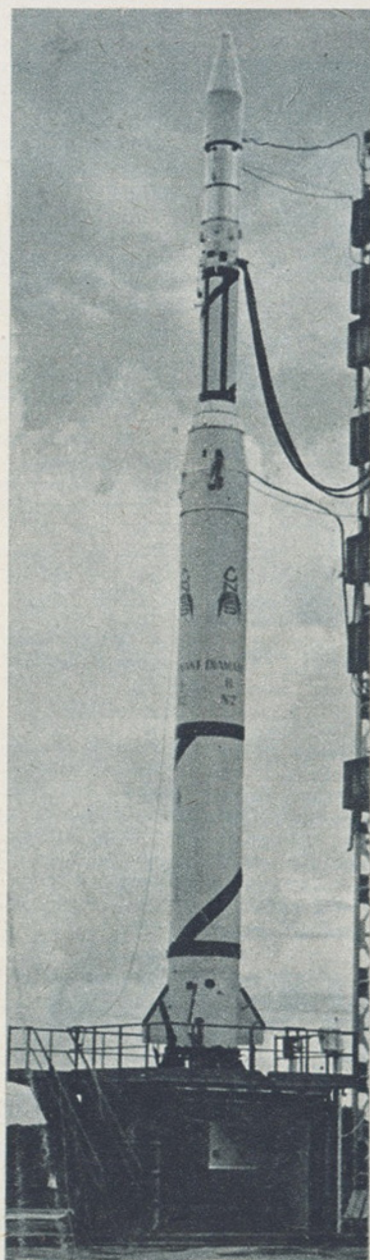
W porównaniu z astrolabium, triquetrum miało konstrukcję bardzo prostą. Była to po prostu pionowa listwa, u dołu i u góry której były przymocowane obrotowo dwie listwy ślizgające się po sobie. Na dolnej z tych ruchomych listew była podziałka, a do końców górnej były przymocowane przezierniki. Przyrząd ten dawał możność pomiaru kątów w płaszczyźnie pionowej.

Kwadrant stanowił pionową płaską deskę, na której była narysowana ćwiartka obwodu koła z podziałką kątową. (Oś tego koła znajdowała się w jednym z górnych rogów deski i w tym miejscu był wbity w deskę kołek). Przyrząd ustawiano w płaszczyźnie południka i służył on do pomiarów kątów pionowych w tej płaszczyźnie — głównie do pomiaru wysokości Słońca.

Choć przyrządy były dość prymitywne i mało dokładne, to jednak nie przeszkodziło to geniuszowi Kopernika, na podstawie wykonywanych nimi pomiarów, opracować i udowodnić swą heliocentryczną teorię budowy Układu Planetarnego.

DR A. MARKS

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE



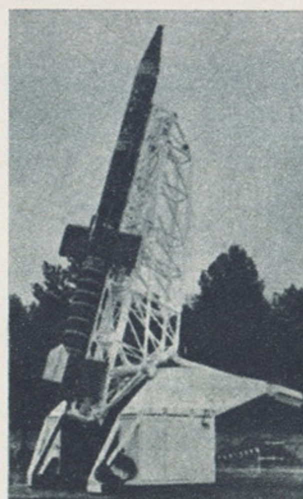
FRANCUSKI PROGRAM KOSMICZNY

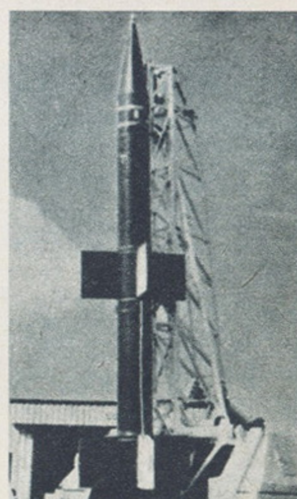
NARODOWE Centrum Badań Kosmicznych (Centre National d'Etudes Spatiales) obchodzi w roku bieżącym swego rodzaju jubileusz dziesięciolecia działalności, uwieńczonej, jak wiadomo, stworzeniem i rozbudową przemysłu kosmicznego, dzięki któremu Francja stała się trzecim państwem, po ZSRR i USA, dysponującym własnymi rakietami nośnymi i sztucznymi obiektami kosmicznymi.

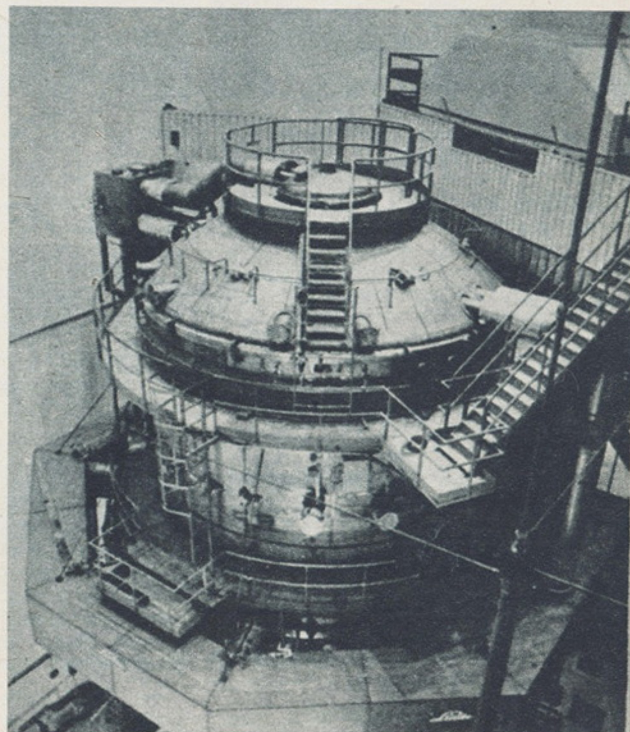
W okresie dziesięciolecia utworzono potężny ośrodek badawczy i przemysłowy w Tuluzie oraz zbudowano w Gujanie centrum kosmiczne. Niezależnie od własnych programów, Francja współpracuje w zakresie pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej z wieloma państwami, w tym z ZSRR.

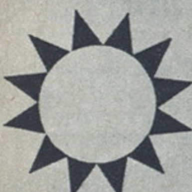
Na najbliższe lata przewidziano rozbudowę ośrodka w Kourou (Gujana Francuska), skąd w roku 1973 przy użyciu rakiety „Diamant-B" wyrzucone zostaną dwa sztuczne satelity D5A i D5B. W roku 1974 przewiduje się start dwóch satelitów przy użyciu jednej tylko rakiety nośnej. W latach 1974—75 przewidywany jest start czterech satelitów naukowo-badawczych, w tym jednego dla potrzeb geodezji. Tu warto podkreślić, że w zakresie badań geodezyjnych i geologicznych prowadzone są liczne prace, których efektem ma być pełne rozeznanie zarówno w zasobach ziemskich, jak i uściślenie aktualnych rozmiarów mórz i lądów.

Na zdjęciach, przedstawionych obok, kilka fragmentów pracy francuskiego przemysłu kosmicznego. Z lewej — „Diamant" — zwany „wołem roboczym", jedna z najsprawniejszych rakiet nośnych". Rakieta rozwojowa. Na zdjęciu typ B nr 2 na stanowisku startowym w Gujanie. U góry z prawej — rakiety badawcze typu „Eridan" należą do nowej generacji rakiet sondażowych. Przy ich pomocy realizowane będą badania własne i przy współpracy zagranicznej. U dołu z prawej — wielka komora ciśnieniowa i cieplna w Tuluzie. Słońce jest tu imitowane przez 19 lamp dających 1 400 W/m².









NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

■ Szybownictwo można obecnie studiować, a nawet wybierać jako główny przedmiot egzaminu dyplomowego! Pierwsza na świecie oficjalna katedra szybownictwa wyczynowego powstała przy Instytucie Sportowo-Naukowym Uniwersytetu w Saarbrücken (NRF). Jednym z inicjatorów tej placówki jest znany szybownik, mistrz świata Helmut Reichmann.

Program zajęć przewiduje wykłady i ćwiczenia teoretyczne, udział w turnusach lotów wyczynowych i zawodach (jako zawodnik lub pomocnik), ponadto — dla dyplomantów katedry — praktykę warsztatową w okresie 2 semestrów. Także egzaminy obejmują część teoretyczną i praktyczną — m. in. od dyplomantów wymaga się wykonania przelotu docelowego 600 km (z możliwością zamiany na docel — powrót 400 km lub trójkąt 300 km) oraz przelotu kontrolnego na szybowcu dwumiejscowym (z egzaminatorem na pokładzie!), włącznie z „obroną“ zastosowanej taktyki.

Ponieważ katedra nie dysponuje na razie własnym sprzętem, zajęcia praktyczne odbywają się w oparciu o 4 działające w Saarbrücken kluby szybowcowe, bazujące na lotnisku Marpingen. Dyplomantom katedry aeroklub NRF przyznaje tytuł trenera.

■ 9 nowych odznak diamentowych uzyskano we Francji w sezonie 1971. W liczbie tej mieści się 6 odznak, które zostały uzupełnione przelotem 500 km podczas zawodów do pucharu Europy w Angers.

■ Aeroklub Pd. Afryki zgłosił do FAI nowy rekord świata na trójkącie 500 km w kategorii szybowców dwumiejscowych. Wynik: ok. 87 km/h. Nazwisk załogi ani szczegółów na razie nie podano.

■ W Czechosłowacji wprowadzone zostały niepełne odznaki: złota i srebrna (!) z jednym i dwoma diamentami.

■ Trzy aerokluby słowackie, Holic, Kyjov i Spisska Nova Ves, zorganizowały w końcu października ub. roku tygodniowy obóz wysokościowych lotów falowych na tatrzańskim lotnisku Spisska Nova Ves. Latano na dwóch szybowcach jednomiejscowych z instalacją tlenową, oraz na „Blaniku“ bez tlenu. Prawie wszyscy z 15 uczestników obozu wykonali loty falowe. Uzyskano 1 przewyższenie ponad 5000 m (niestety, nie działał barograf) oraz kilka warunkowych przewyższeń 3000 m do złotej odznaki. W przeciwieństwie do dotychczasowych doświadczeń z falą tatrzańską w tym rejonie, loty miały przebieg b. łatwy, obszary wznoszeń były duże, turbulencja znikoma.

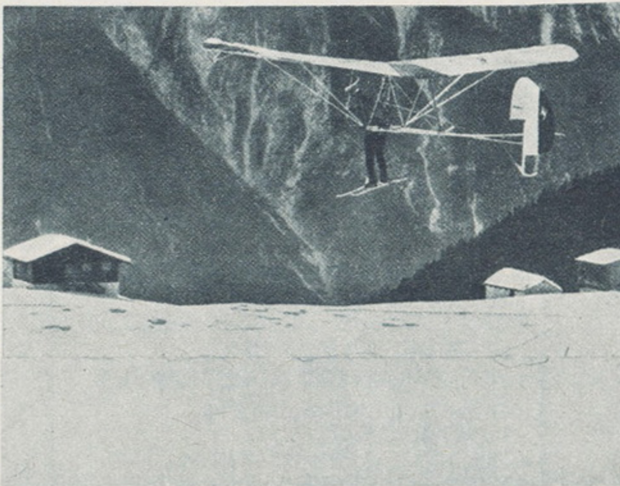
(az)

Pocztówka ze SZWAJCARII

U nas już wiosna w pełni, a w górzystej Szwajcarii jeszcze gdzieniegdzie można sobie pojeździć na nartach... i polatać! Oto Hans Spengeler, twórca pomocniczych skrzydeł dla narciarzy, zbudował szybowiec o rozpiętości skrzydeł 7,14 m i ciężarze 33 kg. Z tym przyrządem latającym wykonuje dłuższe loty ślizgowe, posługując się nartami do startu i lądowania na puszystym śniegu. Na zdjęciach: powyżej — Idziemy na start... Z lewej — Startujemy dokładnie pod wiatr i gdy osiągniemy około 40 km/h, szybowiec rozpoczyna lot ślizgowy. Na razie zanotowano loty od 100 do 1 000 m, a wysokość dochodziła do 150 m.

Wg „Aero-Revue“



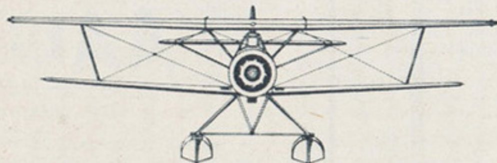


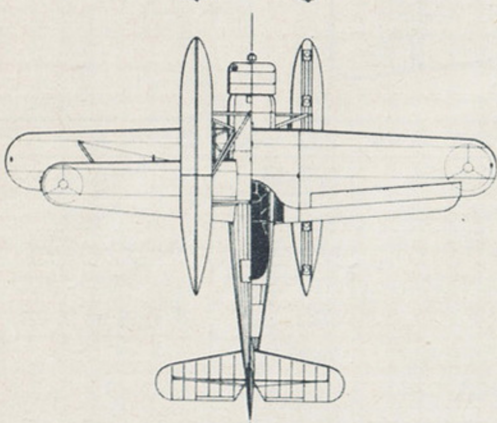


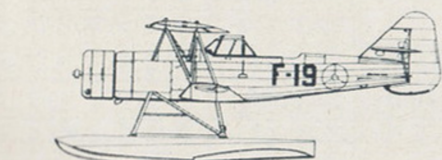


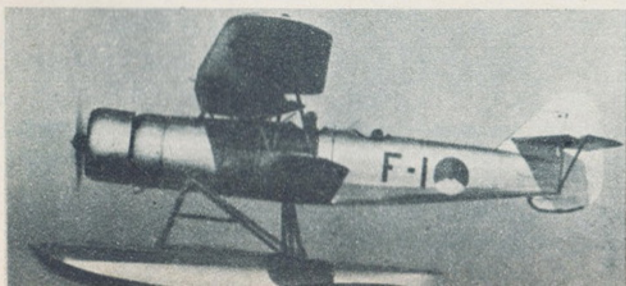
FOKKER CXIV–W

Wodnosamolot holenderski zbudowany w roku 1939 (24 sztuki). Przeznaczenie: rozpoznanie. Załoga: pilot i obserwator-strzelec pokładowy. Większość zbudowanych maszyn została zniszczona podczas działań wojennych, część służyła w RAF, a kilka samolotów stosowano w dawnych Indiach Holenderskich, gdzie podczas inwazji Japończyków uległy zniszczeniu. Silnik Wright-Whirlwind 420 KM. Rozpiętość — 12 m, długość — 9,55 m, ciężar całkowity — 1 950 kg, prędkość max. — 230 km/h.









JAK LĄDOWAŁEM NA KSIĘŻYCU (za złotówkę)

JAK długo marzyłem o tej chwili... Zbliżam się do Księżyca. Za chwilę — decydujący moment. Wysokość szybko maleje. Brunatno-szara, pełna kraterów, wzgórz i rozpadlin powierzchnia Morza Deszczów zbliża się z każdą chwilą. Trafię czy nie trafię w wyznaczony punkt lądowania?

Spokojnie, tylko spokojnie. Słucham rzeczowych uwag Armstronga i Collinsa, wypowiedzi Aldrina. Ich głos towarzyszy moim manewrom. Dodaje pewności siebie.

Zdecydowanie, choć miękko kieruję urządzeniem sterującym.

Rzucam okiem na ekran radaru — w porządku. To samo sygnalizują światełka na tablicy przyrządów.

Powierzchnia Księżyca tuż, tuż. Intensywnie pracuję sterami. Do przodu. Jeszcze do przodu. Trochę w lewo. Za dużo. Z powrotem w prawo. Jest... Księżycowy pojazd łagodnie osiada na stoku krateru. Dokładnie w wyznaczonym punkcie!

Teraz nie ma czasu na odpoczynek, nie mogę się dekoncentrować. Bo znowu jestem nad powierzchnią Księżyca, a wyznaczonym celem lądowania jest Morze Spokoju. Potem jeszcze będę lądował na Oceanie Burz, w Zatoce Tęczy i na Morzu Przesileń. A kiedy wszystkie lądowania wykonam na „punkt“, będę miał prawo jeszcze do czterech lądowań premiowych... I wszystko za tę samą cenę. Pięć lądowań — pięć złotych. Nie licząc więc premii, o którą — wierzcie mi — trudno, jedno lądowanie na Księżycu kosztuje równo jedną złotówkę. Gdzie, gdzie — zapytacie?

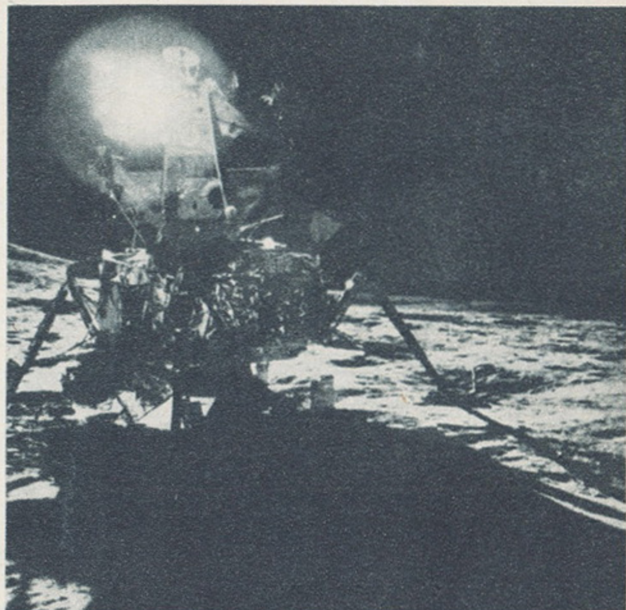
Już wyjaśniam. W Warszawie, na rogu ulic Marszałkowskiej i Pięknej, w salonie gier zręcznościowych i (niestety) automatów pieniężnych. Tam właśnie — za dolary — zostały sprowadzone takie interesujące i chyba pożyteczne zabawki dla młodzieży, którymi także świetnie bawią się dorośli.

I właśnie jednym z automatów zręcznościowych jest „lądowanie na Księżycu“. Zadanie polega na takim manewrowaniu urządzeniem sterującym, aby — prawidłowo oceniając prędkość opadania pojazdu, jego położenie w przestrzeni i ruch obrotowy Księżyca — prawidłowo umieścić LEMa w podświetlonym (tylko ten się liczy) kraterze. Gra jest trudna, ponieważ pojazd opada bez przerwy i manewrować trzeba niezwykle szybko i delikatnie.

Aby dodać wrażenia bawiącym się, uruchomienie automatu „wyzwala“ z głośnika autentyczne fragmenty rozmów Armstronga, Collinsa i Aldrina w czasie pierwszego lądowania człowieka na Księżycu. Zabawa jest pełna.

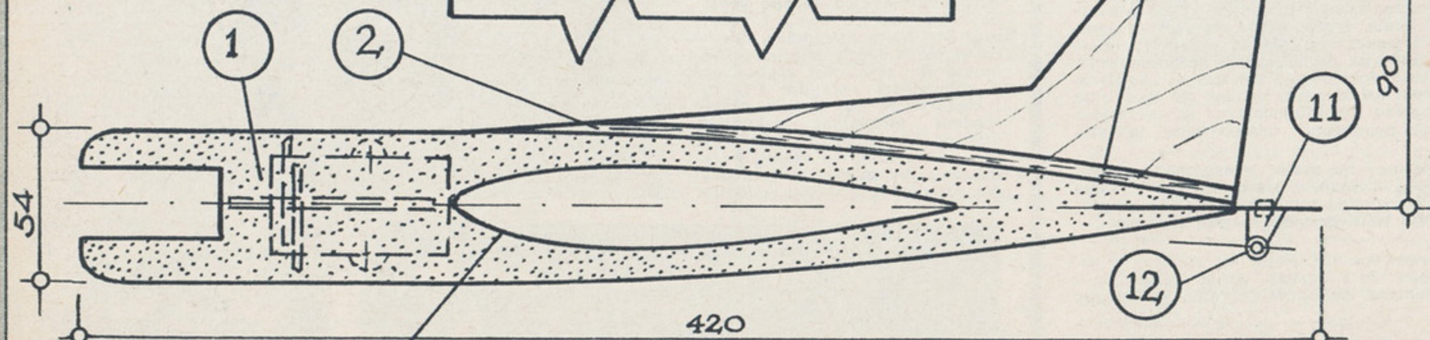
Szkoda tylko, że w sąsiedniej sali, do której co prawda nie wpuszcza się młodzieży, znajdują się automaty pieniężne, które ściągają rozmaitą publiczność... Lepiej, gdyby młodzież mogła się bawić w lądowanie na Księżycu i inne gry zręcznościowe bez takiego sąsiedztwa.

(pom)



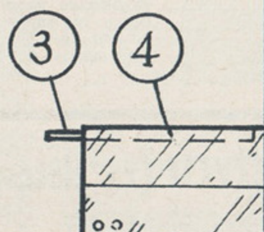
PRAWE SKRZYDŁO DOCIĄŻONE – 10 G OŁOWIU

- POW. PŁATA 12.45 dcm²
- POW. STATECZ. 2.22 dcm²
- CIĘŻAR BEZ SILNIKA 200G



TU PODPIERAĆ PRZY WYWAŻANIU

- MODEL KLEJONY SPOIWAMI AK20 I WIKOLEM.
- OKLEJENIE PŁATÓW – GRUBY PAPIER JAPOŃSKI.
- MALOWANIE: NIEBIESKA I ŻÓŁTA FARBA NITRO ORAZ CHEMOLAK.
- SILNIK 2,5 cm³ RYTM
- ŚMIGŁO SOBAŚ 8"×6"



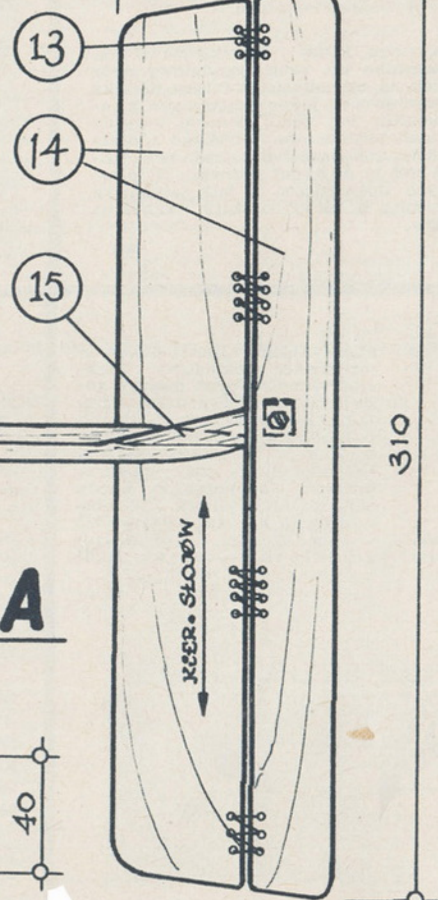
OŚ ORCZYKA Ø3

SILNIK MOCOWANY CZTEREMA WKRĘTAMI M3×20

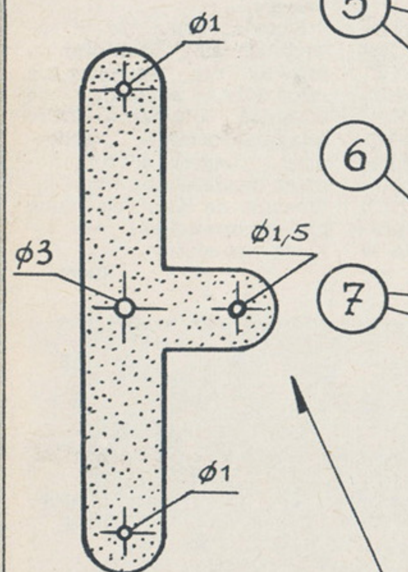
740

A A

5 6 7 16 17



AA 1:1



ORCZYK – DURALUM. 1:1

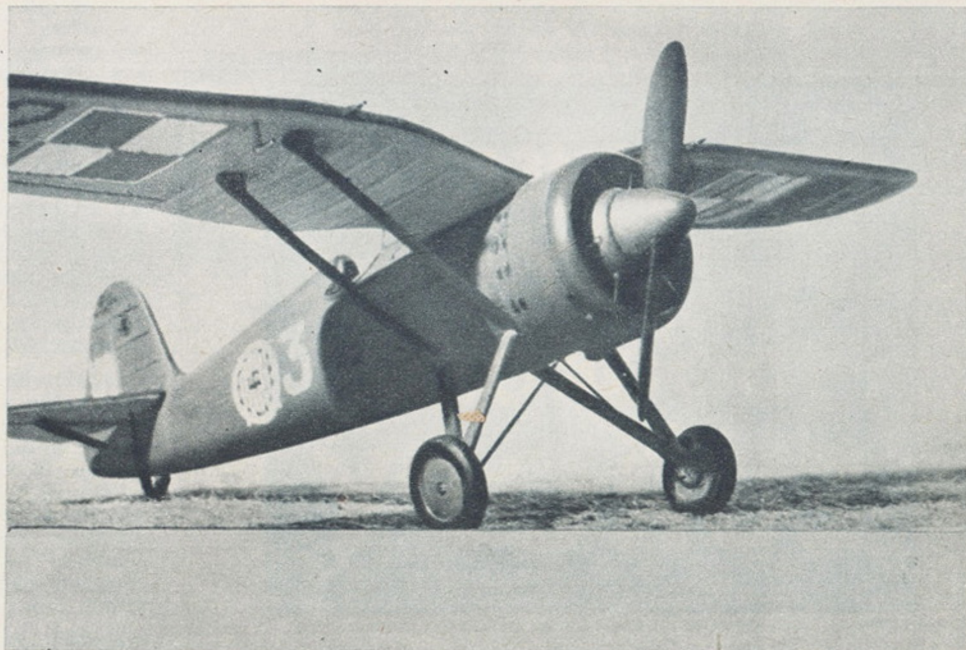


18	PROWADNICA LINEK	ALUMIN.	Ø3 × 40
17	WZMOCNIENIA	BALSA	WG WYMIARU
16	WZMOCNIENIE	SKLEJKA	0,4 × 70 × 170 2szt.
15	WZMOCNIENIE	BALSA	WG WYMIARU
14	STATECZNIK/LOTKA	SKLEJKA	1,5 × 75 × 310 1szt.
13	ZAWIAS	NYLON	Ø 0,4 × 1000
12	OGRANICZNIK	MOSIĄDZ	Ø4 ≠ 0,3 1szt.
11	DŹWIGNIA LOTKI	DURAL.	1 × 10 × 50 1szt.
10	STAT. KIERUNKU	SKLEJKA	0,8 × 100 × 300
9	POKRYCIE	PAPIER	WG WYMIARÓW
8	WZMOCNIENIE	BALSA	WG WYMIARÓW
7	DŹWIGARY – SPŁYW	SOSNA	3 × 10 × 750 3szt.
6	NATARCIE	SOSNA	3 × 5 × 750 1szt.
5	ŻEBERKA	SKLEJKA	1 × 180 × 400 1szt.
4	ZBIORNIK	MOSIĄDZ	0,3 × 150 × 150 1szt.
3	RURKI PALIWOWE	MIEDŹ	Ø2,8 × 160 1szt.
2	WZMOCNIENIE	BALSA	WG WYMIARÓW
1	KADŁUB	SKLEJKA	12 × 60 × 400

SATURN 2

KONSTRUOWAŁ ANDRZEJ FRĄCZEK SP15 * AEROKLUB WROCŁAWSKI *

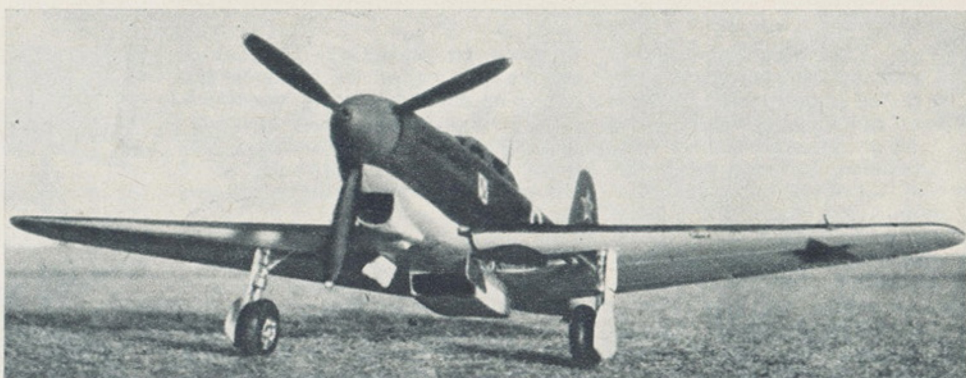




KLUB-72

MOJE MAŁE SAMOLOTY





OSTATNIO w naszym wydawnictwie (WKiŁ) ukazała się bardzo ciekawa książka pod tytułem „Świat starych samochodów". Na barwnej okładce modele antycznych wozów. Całość bardzo efektowna i solidna. Autorem kompozycji okładkowej jest Bohdan Wróblewski, miłośnik modelarstwa, świetny plastyk, scenarzysta, autor ilustracji dziecięcej, zapalony automobilista, poza tym zbieracz różnych osobliwości. Nigdy jednak nie przypuszczałem, że pan Bohdan ma jeszcze jedną pasję, a mianowicie samoloty. Modele samolotów w skali 1:72.

Oglądam kilkanaście modeli całkowicie gotowych. Reszta w stosie pudełek czeka na swoją kolejność. Modele są wykonane bardzo dokładnie. Nikt nie poznałby w seryjnym „ruchowskim" „Karasiu" czy P-11 modeli tej wytwórni. Poszczególne podzespoły przygotowane zupełnie na nowo, niektóre zmieniono, inne zupełnie usunięto. Barwy i oznaczenia wystudiowane do najdrobniejszych szczegółów. Na takie wykonanie modelu trzeba dysponować pokaźnym zasobem wiedzy historycznej i technicznej oraz odpowiednimi materiałami źródłowymi. Gdy pytam wykonawcę ile czasu poświęca na opracowanie każdego modelu, dowiaduję się, że ponad miesiąc czasu, a przy modelu trudniejszym i więcej.

Wszystko to ładne i piękne, ale skąd zainteresowanie lotnictwem — z takim pytaniem zwracam się do pana Bohdana.

Okazuje się, że mój rozmówca wychował się dosłownie na Polu Mokotowskim w Warszawie. Urodził się dokładnie w dniu powstania myśliwca PZL P-11. Ojciec, związany z przemysłem lotniczym, był organizatorem produkcji między innymi naszych sławnych P-11 (stąd i wielka miłość do tego właśnie samolotu) również w Turcji, gdzie samoloty polskie budowano na podstawie licencji. Ale to nie wszystko. Matką chrzestną pana Bohdana była żona Bolesława Orlińskiego. Brat mamy — brygadzistą w RWD...

Jednym słowem z lotnictwem związany jest nie tylko uczuciowo. Zresztą pan Bohdan budował modele latające, należał do znanej drużyny harcerskiej (7 Lotniczej), latał na szybowcach u instruktorów Kusiby i Kowalczyka w podwarszawskiej Miłośnie, kiedy jeszcze ten ośrodek szybowcowy służył Aeroklubowi Warszawskiemu. Obecnie pracuje jako artysta-plastyk i pozornie tylko oddalony jest od lotnictwa. Małe samoloty w jakiś sposób utrwalają więź z dużym lotnictwem.

To jeszcze nie wszystko. Zdjęcia, które przedstawiam naszym Czytelnikom, wykonał również pan Wróblewski. Na zdjęciach widzimy P-11, Jaka-9, MiGa-15, a u góry małego chłopca w okularach pożyczonych od Orlińskiego, stojącego przed modelem myśliwca polskiego. Zdjęcie dziś unikalne. Przedstawia ono pana Bohdana przed modelem sporządzonym specjalnie w PZL dla syna króla Karola rumuńskiego, Michała. Model miał pełne oświetlenie i silniczek elektryczny poruszający śmigło.

No i proszę, zaczęliśmy o modelach, a skończyliśmy na historii. Ilu jeszcze mamy takich nieznanych kolekcjonerów małych samolotów — trudno powiedzieć. Ale „Klub 1:72" stale się powiększa.

Na zakończenie spełniam prośbę pana Bohdana, który wyraźnie zaznaczył, że zdjęcia które nam przekazał i rysunki, próbki swei działalności plastycznej, są skromnym darem na odbudowę Zamku Warszawskiego. Stąd też honorarium za te prace prosił przekazać na fundusz odbudowy Zamku. Czynimy to z przyjemnością.

PE



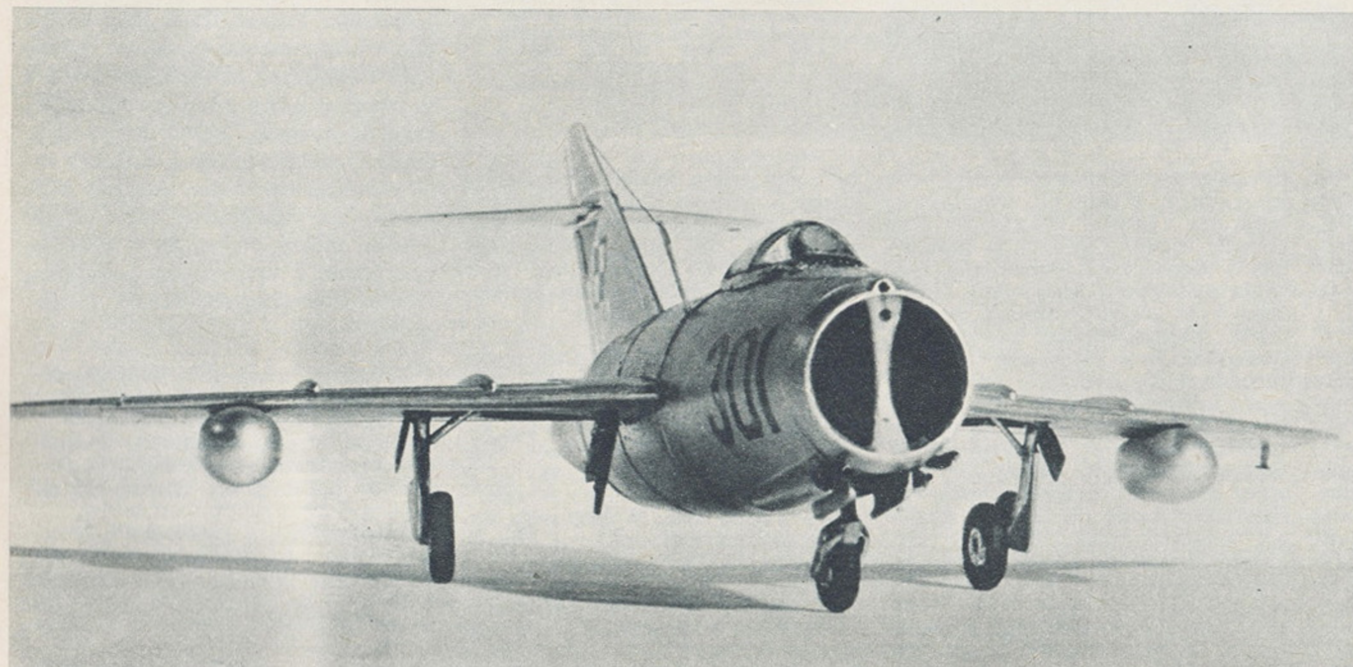












LITEWSKI LOT DOOKOŁA EUROPY

ROK 1930 przynosi kolejny, ewolucyjny postęp w dziedzinie budowy samolotów, a także nieprzerwanie trwa dalsza „seria" rekordowych przelotów. Prawdziwą sensacją lotniczego sezonu w 1931 roku był przelot dookoła świata wykonany przez Amerykanina Willey Posta. W tym samym roku zdobywają Atlantyk dwaj piloci węgierscy, Endreasz i Mayar.

Również w 1931 roku polska załoga w składzie Skarżyński — Markiewicz na sportowym samolocie dokonuje długiego rajdu dookoła Afryki, przelatując w sumie 25 000 kilometrów bez wypadku. Jeszcze większą, późniejszą sensacją był samotny przelot Skarżyńskiego nad Atlantykiem na małym samolocie turystycznym typu RWD-5bis. Nie sposób wymienić tu wszystkich większych osiągnięć w rekordowych przelotach, dokonanych w owym czasie przez różnych lotników, w tym i Polaków.

Lata trzydzieste stały pod znakiem wielkich przelotów, rajdów, lotów dookoła świata i Europy. Na karty historii światowego lotnictwa wpisują się na trwałe lotnicy ZSRR, Ameryki, Anglii, Polski, Francji. Wielki wyścig lotniczy na całym świecie trwa nieprzerwanie aż do wybuchu II wojny światowej.

W tych latach do rejestru międzynarodowych wyczynów i rekordów lotniczych wpisują się także Litwini. W lipcu 1933 roku do przelotu ponad Atlantykiem wystartowało z lotniska w Nowym Jorku dwóch pilotów litewskich, Darius i Girenas. Przelot ponad „Wielką Wodą" udał się, ale dwaj dzielni piloci ponieśli śmierć, spadają wraz z samolotem pod obecnym Myśliborzem. Lot Litwinów odbywał się na samolocie typu „Bellanca" produkcji amerykańskiej, odpowiednio przygotowanym do rekordowego wyczynu. Katastrofa samolotu pierwszych litewskich zdobywców Atlantyku otoczona jest po dzień dzisiejszy mgłą tajemnicy. Najprawdopodobniej maszyna została zestrzelona omyłkowo przez hitlerowców, którzy usiłowali ukryć ten fakt przed światową opinią publiczną.

Po tragicznym przelocie Dariusa i Girenasa, lotnicy litewscy nie zrezygnowali z prób dalszych przelotów nad Atlantykiem. We wrześniu 1935 roku do samotnej wyprawy atlantyckiej na samolocie amerykańskim Lockheed „Vega" wystartował Feliks Vaitkus. Mimo złych warunków atmosferycznych wyprawa jego zakończyła się pomyślnie i podczas 22-godzinnego lotu Vaitkus pokonał odległość 5100 kilometrów, dzielącą go od miejsca startu do obiektu lądowania w Szkocji. O tych obu przelotach litewskich pisaliśmy już obszernie w „Skrzydlatej Polsce".

Lotniczy przemysł litewski rozpoczął się rozwijać dopiero w latach dwudziestych, a mówiąc ściślej — w ich końcu. Wtedy na wyposażeniu lotnictwa Litwy znajdowały się głównie samoloty produkcji francuskiej i niemieckiej. Najbardziej znanymi samolotami konstrukcji litewskiej były „Anbo", zaprojektowane przez utalentowanego inżyniera A. Gustajtisa. Były to maszyny charakteryzujące się dobrymi właściwościami lotnymi i prostotą pilotażu. W latach 1925—27 inż. Gustajtis buduje samoloty „Anbo—I" i „Anbo—II". W 1929 roku powstaje „Anbo—III", różniący się tylko małymi zmianami konstrukcyjnymi od swoich dwóch poprzedników. „Anbo—III" był pierwszym litewskim samolotem budowanym seryjnie.

W 1930 roku inż. Gustajtis rozpoczął pracę nad nowym samolotem, który otrzymał oznaczenie „Anbo—IV". W tym czasie na Litwie zaczęto wycofywać z jednostek lotnictwa wojskowego niektóre typy samolotów szkolno-treningowych produkcji zagranicznej. Następcą ich miały być „Anbo—III", a później „Anbo—IV".

14 lipca 1932 roku inż. Gustajtis będący jednocześnie pilotem pomyślnie wypróbowuje w powietrzu swoje najnowsze dzieło „Anbo—IV". Była to jego najbardziej udana konstrukcja, zbudowana także — jak wszystkie powstałe wcześniej — w układzie dwumiejscowego górnopłata zastrzałowego.

Szkolno-treningowy „Anbo—IV" mógł także występować w wersji samolotu liniowego, uzbrojonego w dwa karabiny maszynowe i lekkie bomby. W krótkim czasie w Kowieńskich Zakładach Lotniczych rozpoczęła się produkcja seryjna tej maszyny. Począwszy od 1934 roku „Anbo—IV" zaczął wchodzić na uzbrojenie niektórych litewskich jednostek lotniczych.

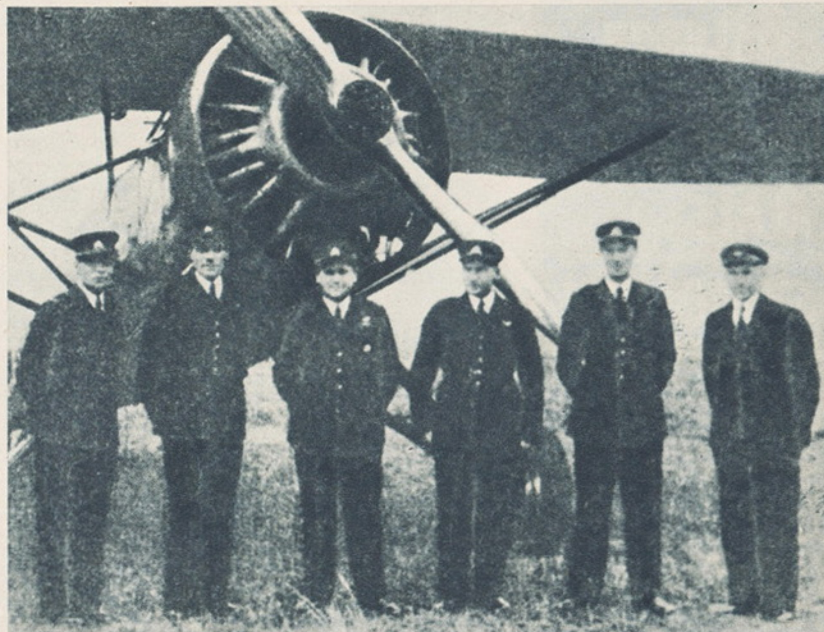
Kadłub „Anbo—IV" wykonany został z rur duraluminiowych, obciągniętych płótnem. Skrzydła drewniane z pokryciem płóciennym. Kabiny załogi — odkryte. Oprócz uzbrojenia pokładowego (2 karabiny maszynowe Vickers kal. 7,62 mm i 150 kg bomb różnych typów) samolot mógł mieć wmontowane dwie kamery fotograficzne do zdjęć lotniczych.

Prototyp „Anbo—IV" został wyposażony w silnik amerykański typu Pratt — Whitney „Wasp" o mocy 450 KM. Egzemplarze seryjne miały silniki o mocy 480 KM. Udana konstrukcja całego samolotu spowodowała, że wypróbowano go w rekordowych przelotach. W 1933 roku wykonał je sam konstruktor i pilot w jednej osobie, inż. Gustajtis.

25 września 1933 roku „Anbo—IV" wystartował z Kowna, a trasa jego przelotu prowadziła m. in. przez Rygę, Tallin, Helsinki i z powrotem. Łączna długość trasy wynosiła około 1000 kilometrów. Samolot przeleciał ją bez lądowania w czasie około 3 godzin. Inż. A. Gustajtis wykonywał kilkakrotnie przeloty na tej trasie i w ich trakcie nie nastąpił najmniejszy defekt maszyny.

Konstruktor dążył jednak do sprawdzenia przydatności swojego samolotu na trasach bardziej odległych. Tak narodził się pomysł litewskiego lotu dookoła Europy. Po pewnych trudnościach natury formalnej został on zrealizowany 19 lipca 1934 roku.

Z Kowna wystartowały trzy „Anbo—IV" z załogami, w skład których wchodzili: A. Gustajtis, K. Lorentos, J. Mikenas (piloci, G. Namikas, R. Marcinkus i A. Rymkiewicz (obserwatorzy). Dowódcą wyprawy był inż. Gustajtis. W sumie samoloty „Anbo—IV" przeleciały około 10 tysięcy kilometrów. A oto trasa tego gigantycznego przelotu: Kowno — Sztokholm — Kopenhaga — Amsterdam — Bruksela — Londyn — Paryż — Marsylia — Rzym — Wiedeń — Praga — Budapeszt — Bukareszt — Kijów — Moskwa — Wielkie Łuki — Kowno.





Powyżej: Załogi trzech litewskich samolotów „Anbo-IV", które w 1934 r. dokonały zespołowego lotu dookoła Europy. Pierwszy z prawej — konstruktor samolotu inż. A. Gustajtis.

Po lewej: Samolot „Anbo-IV" (przeznaczenie: liniowy i szkolno-treningowy). Dane techniczne: rozpiętość 13,2 m, długość 11 m, powierzchnia nośna 29 m kw., ciężar w locie 2 250 kg, prędkość maksymalna 305 km/h, pułap praktyczny 8 000 m, zasięg 1 000 km, rozbieg przy starcie 105 m.

Zdjęcia archiwalne

W trakcie przelotu dookoła Europy trzy „Anbo—IV" przelatywały m. in. nad Morzem Bałtyckim, Morzem Północnym, Morzem Śródziemnym, Alpami i Karpatami. Maszyny przebyły łącznie nad morzami 1200 kilometrów, a nad górami — 2300 kilometrów. Reszta trasy prowadziła nad równinami. Samoloty nie posiadały radiostacji, ani radiokompasu i w związku z tym eskapada nie należała do łatwych. Mimo to podczas całego przelotu, który zakończył się 25 września 1934 roku, samoloty spisywały się znakomicie. Jako ciekawostkę można podać, że w Kownie żyje jeden z uczestników tego lotu, pionier litewskiego lotnictwa J. Mikenas.

Głównym celem lotu dookoła Europy było sprawdzenie praktycznych możliwości samolotów „Anbo—IV" i nawiązanie przyjacielskich kontaktów z lotnikami państw europejskich. Np. w ZSRR piloci litewscy mogli zapoznać się z ogromnym samolotem „Maksym Gorki", radzieckim szybownictwem i spadochroniarstwem. Daleki, grupowy lot „Anbo—IV" spowodował, że samoloty te stały się znane w świecie lotniczym Europy.

ANDRZEJ MACKO

HENRYK KUCHARSKI



EPIZODY SPOD ZNAKU ŻURAWIA

SZCZĘŚLIWY POWRÓT

W dzień po napaści Izraela na Egipt, 7 czerwca 1967 r., lotowski Ił-18 wystartował do rejsowego lotu na trasie Warszawa — Kair. Na pokładzie samolotu znajdowała się tylko załoga. Nie był to bowiem lot normalny. Zadaniem załogi było przewiezienie z Egiptu znacznej grupy polskich pracowników z rodzinami, zagrożonych działaniami wojennymi.

Pomimo iż w Warszawie nie można było nawiązać kontaktu z Kairem, tak radiowego jak dalekopisowego, załoga dowodzona przez kapitana pilota Damiana Żuchowskiego, doceniając ważność zadania, zdecydowała się na lot do państwa będącego w stanie wojny. Liczono przy tym, że w czasie rozkładowego międzylądowania w Atenach uda się zdobyć informacje niezbędne dla kontynuowania lotu.

Po wylądowaniu w stolicy Grecji okazało się, że niełatwo jest o informacje z Kairu. Kontrola ruchu lotniczego rejonu przyległego do rejonu kontroli Egiptu nie mogła zapewnić bezpieczeństwa lotu do Kairu. Trzeba więc było czekać. Tymczasem okrężną drogą z Kairu do Aten nadeszła kolejna prośba polskiego przedstawicielstwa dyplomatycznego o przylot samolotu i zabranie oczekującej na lotnisku grupy rodaków.

Co robić, zastanawia się kapitan i cała załoga lotowskiego Iła-18? Trzymając się formalnych ustaleń, należało powrócić do Warszawy. Po drugiej stronie Morza Śródziemnego, a więc nie tak daleko dla samolotu, czekają jednak na pomoc ludzie, być może bezpośrednio narażeni na skutki wojny.

Kapitan Damian Żuchowski, wraz z nawigatorem Marianem Banasiukiem, zresztą byłym pierwszym pilotem w PLL LOT, analizują skąpe informacje, biorą pod uwagę wszystkie za i przeciw. W każdym razie wiedzą, że władze egipskie zezwalają na przylot polskiego samolotu do Kairu. Decyzja jest jedna.

— Lecieć!

Następnego dnia, skoro świt, Ił-18 ze znakiem żurawia wystartował z Aten do Kairu. W powietrzu nie słychać było żadnej wymiany korespondencji. Panowała męcząca cisza. Cisza, która niemal terroryzowała załogę. Im bliżej Kairu, tym napięcie stawało się większe. W każdej chwili można było przecież spotkać wrogie samoloty bojowe napastnika. Gdzieś w podświadomości tkwiła uzasadniona obawa przed takim spotkaniem. W przypadku niepożądanego spotkania, bezbronny Ił-18 byłby całkowicie skazany na łaskę i niełaskę przeciwnika. Wszyscy członkowie załogi wypatrywali więc oczy. Na szczęście bezchmurne w tym dniu niebo było puste. Załoga, niepomna ciszy w powietrzu, próbowała też co pewien czas nawiązać łączność z Kairem. Bezskutecznie. Dopiero w bezpośrednim rejonie lotniska, dały się słyszeć w słuchawkach dwa słowa:

— Możecie lądować.

Korzystając z pustki w powietrzu Ił-18 lądował „z prostej", ku wielkiej radości czekającej na lotnisku już kilkadziesiąt godzin grupy Polaków. Była godzina siódma rano trzeciego dnia wojny. Ponad trzydzieści osób, w tym kobiety i dzieci, wspomaganych przez przedstawicieli ambasady polskiej i placówki LOT-u, szybko wsiadło do samolotu. Wkrótce potem lotowski Ił-18, jedyny w tym czasie samolot na kairskim lotnisku, wystartował w drogę powrotną do Warszawy.

Pomimo braku planu lotu i komunikatu o pogodzie, których nie sposób było otrzymać w Kairze, doświadczona załoga bez problemów prowadziła samolot do celu, tym bardziej że udało się jej wkrótce nawiązać łączność z Atenami.

Najważniejsza część zadania była wykonana. Wszyscy członkowie załogi i pasażerowie odetchnęli z ulgą.

Mam wiele uznania dla kapitana pilota Damiana Żuchowskiego za jego odwagę, mądre decyzje, kunszt pilotażu — mówi wspominając ten lot nawigator Marian Banasiuk. Kapitan Żuchowski odznaczał się tymi cechami już od początku swojej kariery lotniczej. Znam go dobrze od wielu lat. Pamiętam na przykład epizod — kontynuuje Marian Banasiuk — z 1954 roku, kiedy LOT przeprowadzał akcję opylania lasów na Śląsku.

Otóż pilotowanemu przez Damiana Żuchowskiego samolotowi Li-2 wkrótce po starcie, w momencie nalotu na las, odmówiły posłuszeństwa oba silniki. Na pokładzie oprócz ładunku chemikaliów znajdowały się cztery osoby załogi oraz grupa robotników. Damian Żuchowski miał prawo przyziemiać wprost przed siebie. Pomimo małej wysokości, w ułamkach sekund wymanewrował jednak samolotem i wylądował awaryjnie (bez podwozia) na gładkim polu. Dzięki temu wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie wyszły z wypadku bez szwanku.

To przypadkowe może zestawienie dwóch sytuacji świadczy o kapitanie pilocie Damianie Żuchowskim, a tym samym o personelu latającym Polskich Linii Lotniczych LOT, jak najlepiej.



Rysował: JANUSZ GRABIAŃSKI

LWY NA POKŁADZIE

DWADZIEŚCIA lat temu z Warszawy do europejskich stolic latało się niepozornym Iłem-12. Przed jednym z takich regularnych rejsów do Brukseli, do samolotu załadowano także dwa młode lwy dla tamtejszego ZOO. Zwierzęta znajdowały się w solidnych na oko drewniano-drucianych klatkach, które umieszczono w bagażniku, znajdującym się tuż za plecami załogi. Lwy otrzymały zastrzyki uspokajające, które miały zapewnić spokojne zachowywanie się niecodziennych pasażerów w powietrzu.

Start i początek lotu przebiegał normalnie. Już jednak nad Łodzią jeden z lwów zaczął gwałtownie szarpać klatką, wyrywając z niej z wielką wściekłością poszczególne deski. Kiedy na dodatek z pokaleczonego o druty pyska zaczęła broczyć krew, co jeszcze bardziej rozsierdziło zwierzę, zupełnie zrzedły i tak już nietęgie miny załogi Iła-12. Nie było co udawać odważnych i kontynuować lotu, tym bardziej że na pokładzie znajdowali się także pasażerowie. Szybko zameldowano przez radio o zawróceniu z trasy i powrocie do Warszawy. Na wszelki wypadek mechanik samolotu uzbrojony w gaśnicę przeciwpożarową i młotek zajął się pilnowaniem niefortunnego zwierzęcia.

Na szczęście pasażerowie nic nie wiedzieli o incydencie. Zajrzała jednak do kabiny załogi stewardessa i tak się przeraziła sytuacją, że aż do lądowania przesiedziała zamknięta w toalecie.

Co najważniejsze, po wylądowaniu samolotu lew stał się łagodny jak baranek. Ekspediujący młode lwy pracownicy ZOO przekonywali więc załogę, że po dodatkowych zastrzykach uspokajających lwy będą już na pewno zachowywać się spokojnie w powietrzu. Załoga, której kapitanem był Stefan Harenda, a drugim pilotem Mieczysław Dauksza, nie dała się jednak namówić na ponowną próbę i dwa młode lwy musiały się wybrać do Brukseli koleją.

GŁOS ARCHANIOŁA

ZDARZYŁO się to w odległych już dla polskiej komunikacji lotniczej, pierwszych latach sześćdziesiątych, a więc około dziesięciu lat temu. Na trasach krajowych latały „Convairy 240". Lecąc na jednym z nich kapitan pilot Mieczysław Dauksza wsłuchiwał się w prowadzoną w eterze korespondencję radiową. Jego uwagę zwróciło powtarzające się co chwila to samo wezwanie pilota wywołującego bezskutecznie Warszawę.

— Papa Alfa... Papa Alfa...

I po chwili znów to samo, a Warszawa w dalszym ciągu milczała. Kłopoty z utrzymaniem łączności, ze względu na mało doskonały sprzęt, były wtedy dość częste. Piloci nie robili z tego jednak problemów, dając sobie radę i bez chwilowej łączności z ziemią. Tymczasem do znudzenia powtarzane Papa Alfa... Papa Alfa... blokowało możliwość innych rozmów i po prostu denerwowało pilotów w powietrzu. Na kolejne wezwanie Papa Alfy dała się wreszcie usłyszeć nieznana odpowiedź:

— Papa Alfa, jak mnie słyszysz?

— Kto mnie woła? — natychmiast zgłosił się Papa Alfa przerażonym już nieco głosem, w który jednak wstąpiła nagle nadzieja.

— Archanioł! — dała się słyszeć tubalna, wypowiedziana powoli, niskim, spokojnym i „uduchowionym" głosem odpowiedź nieznajomego.

W eterze zapanowała niesamowita cisza.

Papa Alfa już się więcej w tym dniu nie zgłaszał. Co się potem działo w eterze, a jeszcze później na ziemi, wśród personelu latającego, trudno opisać. W każdym razie epizod został wszystkim długo w pamięci.

„AUSTRIA — KRÄHE"

CIEKAWĄ konstrukcję motoszybowcową mamy do zanotowania w Austrii, gdzie inż. Brditschka z wytwórni szybowców pod Linzem wykonał i oblatał prototyp udanego motoszybowca „Austria-Krähe". Prace nad tym motoszybowcem trwają od 1967 r. i wkroczyły obecnie w fazę uruchomienia produkcji seryjnej. Firma Brditschka będzie również wytwarzała komplety części do montażu przez amatorów. „Austria-Krähe" jest rozwinięciem motoszybowca „Krähe" konstrukcji inż. F. Raabe i oparta jest na obmyślonym przez niego sposobie zabudowy śmigła, który to sposób został ulepszony i opatentowany przez inż. Brditschka.

„Austria-Krähe" jest jednomiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym górnopłatem, konstrukcji mieszanej. Skrzydła trójdzielne zostały ulepszone w stosunku do skrzydeł „Krähe" (wzmocniono dźwigar, wbudowano zbiornik paliwa i zmodyfikowano sworzniowe zamocowanie do kadłuba). Amatorzy mogą jednak wykorzystać stare skrzydła od „Krähe". Skrzydła konstrukcji jednodźwigarowej drewnianej, z kesonem noskowym. Klap brak. Kadłub składa się z części przedniej, gondoli zawierającej wygodną kabinę pilota i silnik oraz z części tylnej w postaci płaskiej kratownicy — wspornika usterzenia. Konstrukcja kadłuba kratownicowa z rur spawanych. Kabina zakryta osłoną z pleksi. Kratownica tylna jest częściowo opłótniona i usztywniona 2 cięgnami do skrzydeł. Górny pręt kratownicy tylnej jest rozbierany i stanowi oś śmigła. Wydrążony wał śmigła jest ułożyskowany na tym pręcie i napędzany przy pomocy zębatych pasków klinowych przez zabudowany w kadłubie zmodyfikowany silnik samochodowy Puch TR-II 650 o mocy 40 KM. Śmigło pchające ma średnicę 1,6 m. Układ ten daje szereg korzyści aerodynamicznych i użytkowych.

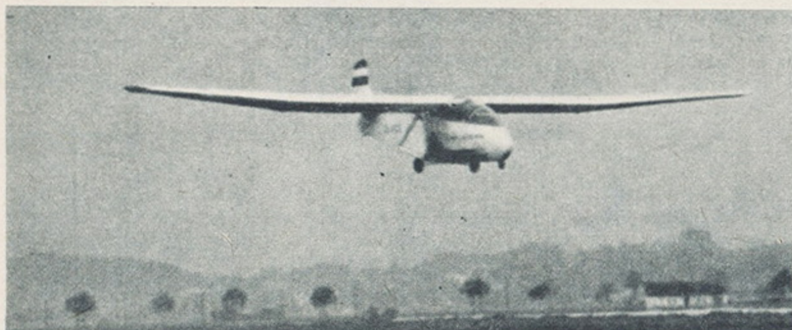
Podwozie stałe, trójkołowe z kołem przednim; elastyczne golenie wykonane są z 62-warstwowych płyt laminatowych. Rozstaw — 1,5 m. (J.Š.)

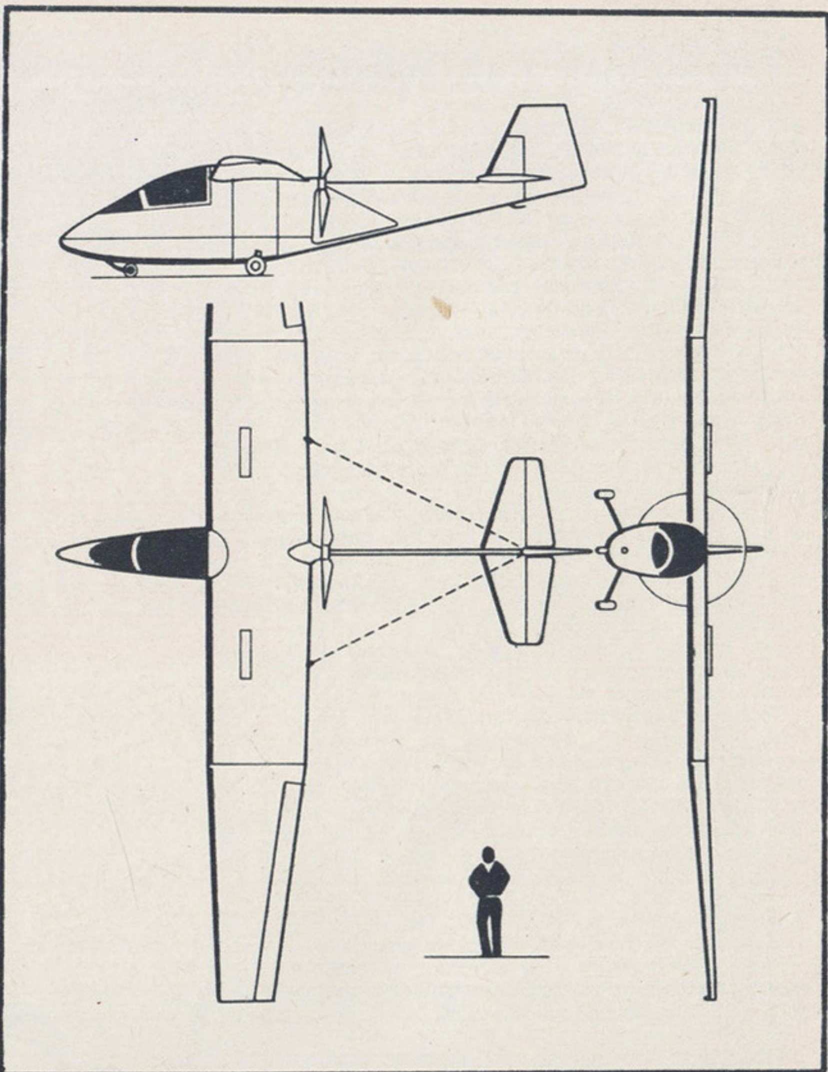
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 12,0 m, długość — 7,0 m, wysokość — 2,2 m.

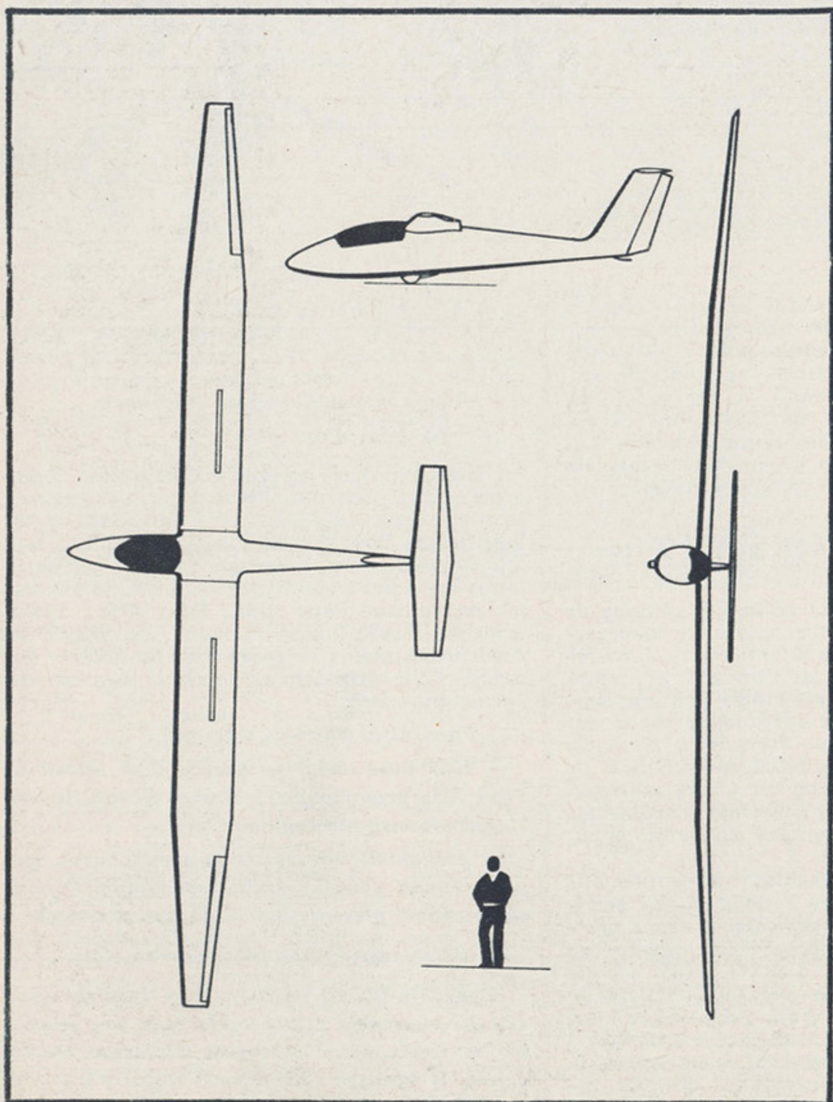
Ciężary: Obciążenie pow. — 26,5 kg/m².

Osiągi: Prędkość przelotowa — 150 do 160 km/h, wznoszenie — 3,5 m/s, zasięg — 800 km, pułap — 6 500 m, rozbieg — 80 do 90 m, start na 15 m — 140 do 160 m.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



BASTEN B-4

WŚRÓD licznych szybowców z tworzyw sztucznych w NRF wyjątek stanowi szybowiec Basten B-4, zbudowany całkowicie z metalu. Konstruktorowi (inż. Gerd Basten) udało się uniknąć wad, jakie pociąga za sobą zastosowanie cienkich blach, a mianowicie zniekształceń wywołanych nitowaniem i miejscowych odkształceń pod wpływem sił występujących w locie. Konstrukcja szybowca odznacza się prostotą i celowością. Budowę prototypu przeprowadziła wytwórnia Sportavia (znana z motoszybowców Fourniera). Być może nie pozostanie to bez wpływu na przyszłe konstrukcje tej wytwórni.

Basten B-4 jest jednomiejscowym szybowcem treningowym, zbudowanym w układzie wolnonośnego grzbietopłata. Skrzydła składają się z 2 połówek łączonych do kadłuba metodą samolotową — w 3 punktach. Konstrukcja jednodźwigarowo-kesonowa. Pokrycie składa się z 2 arkuszy blachy. Jeden z nich (grubość 0,8 mm) pokrywa całą górę profilu i dół do dźwigara, drugi (0,5 mm) — stanowi resztę pokrycia dolnej tylnej części profilu. Pokrycie jest klejone i nitowane na gładko do rzadko rozstawionych żeber (co 0,8 m). Pokrycie kesonu jest podklejone warstwą pianki grubości 8 mm. Pokrycie spływu podparte jest dodatkowymi żebrami z pianki. Klap brak. Kadłub ma dziób wykonany z plastyku, pozostała część zbudowana jest z 2 skorupowych połówek metalowych, sklejonych i znitowanych w płaszczyźnie symetrii. Połówki są usztywnione kilkoma wręgami i jedną podłużnicą omegową w połowie wysokości. Kabina zakryta jest jednoczęściową osłoną ze szkła organicznego. Usterzenie wolnonośne w układzie T. Usterzenie wysokości jest przymocowane 1 sworzniem. Sterowanie podłącza się samoczynnie w chwili montażu usterzenia. Podwozie stałe, jednokołowe, z niewielką płozą ogonową. (J.Š.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15,00 m, długość — 6,60 m, wysokość — 1,50 m, pow. nośna — 14,04 m², wydłużenie — 16,1.

Ciężary: Ciężar własny — 220 kg, ciężar całkowity — 350 kg.

Osiągi: Doskonałość max. — 34 przy prędkości 90 km/h, opadanie min. — 0,63 m/s przy prędkości 65 km/h, prędkość dopuszczalna — 240 (w atmosferze burzliwej — 200) km/h.



NIEUPORT-27



FRANCUSKI samolot myśliwski Nieuport-27 był dalszym rozwinięciem samolotu Nieuport-24. Otrzymał on eliptyczne usterzenie, a amortyzacja płozy ogonowej została schowana w kadłub. Dzięki lepszym kształtom aerodynamicznym osiągi samolotu były nieco wyższe niż poprzednich myśliwców tej wytwórni. Samolot w połowie 1917 r. wszedł do użycia na froncie w lotnictwie francuskim i angielskim. Lotnictwo amerykańskie zakupiło 287 samolotów tego typu dla swych jednostek w Europie. Samolot był budowany z licencji we Włoszech.

Polskie lotnictwo wojskowe po I wojnie światowej przez kilka lat używało jeden egzemplarz samolotu Nieuport-27 zakupiony we Francji. Był on malowany na srebrno, a na bokach kadłuba miał namalowanego diabła z rozpostartymi skrzydłami trzymającego widły.

Nieuport-27 był jednomiejscowym samolotem myśliwskim konstrukcji drewnianej. Kadłub kratownicowy kryty płótnem na listwach profilujących. Kabina otwarta z celuloidowym wiatrochronem. Płaty: górny dwudźwigarowy z lotkami, dolny jednodźwigarowy, kryte płótnem; wsparte między sobą słupkami o układzie V tworzyły tzw. komorę Nieuporta. Podwozie amortyzowane sznurem gumowym. Silnik chłodzony powietrzem 9-cylindrowy gwiazdowy Le Rhone o mocy 120 KM. Śmigło drewniane. Zbiornik na 60 l paliwa przed kabiną. Uzbrojenie: 1 k. masz. Vickers na kadłubie przed kabiną pilota, zsynchronizowany, strzelający przez śmigło. Samolot miał szachownice na skrzydłach i sterze kierunku.

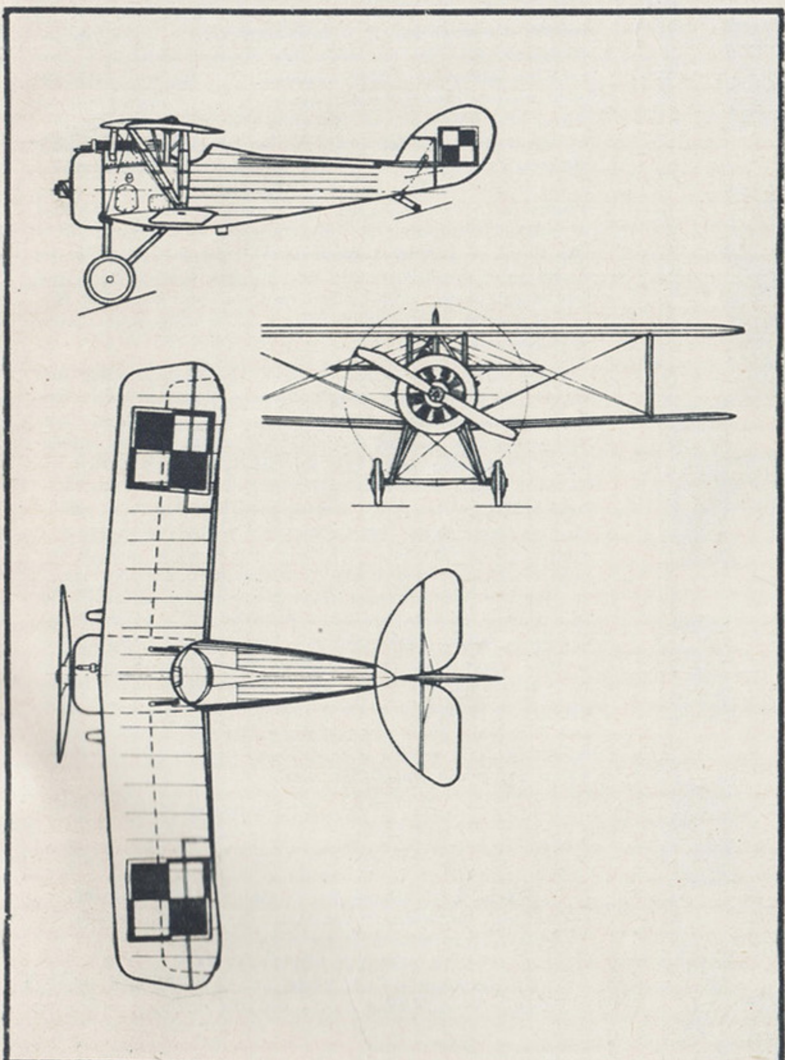
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 8,16 m, długość — 5,9 m, wysokość — 2,45 m, pow. nośna — 15 m^2.

Ciężary: Ciężar własny — 375 kg, ciężar użyteczny — 192 kg, ciężar całkowity — 567 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 175 km/h, prędkość przelotowa — 145 km/h, prędkość min. — 70 km/h, wznoszenie — 6,8 m/s, pułap — 5 600 m, zasięg — 240 km.

Zdjęcie: Ze zbiorów Z. Luranca. Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



RAKIETĄ PO ŚWIECIE

SALON LOTNICZY W NAGOYA

DO światowych imprez przemysłu lotniczego doszedł obecnie międzynarodowy salon lotniczy w Nagoya w Japonii. Po raz pierwszy wystawiono tutaj ok. 70 samolotów i śmigłowców oraz tyleż stoisk firm lotniczych z całego świata.

Związek Radziecki zaprezentował w Nagoya samoloty: Jak-40, Tu-154, An-26 i Ił-62 M-200 (wersja o zwiększonym zasięgu z 4 silnikami D-30KU) oraz śmigłowce: Ka-26 i Mi-6. Sprzęt lotniczy pokazały również: Francja, Holandia, W. Brytania, NRF, Kanada, USA i Japonia. Przemysł japoński, który zajmował się przede wszystkim produkcją licencyjną maszyn i silników amerykańskich, poczynił w ostatnich latach istotne postępy w dziedzinie własnych konstrukcji. Należą do nich m. in.: naddźwiękowy samolot szkolno-treningowy, odrzutowy samolot transportowy, łodzie latające, małe samoloty pasażerskie i sportowe oraz motoszybowce. Daleko zaawansowane są również prace doświadczalne w zakresie pionowzlotów.

Japoński przemysł lotniczy zatrudnia obecnie 25 000 — 30 000 pracowników skupionych w 5 wytwórniach płatowców, w 3 wytwórniach silników i w 50 wytwórniach osprzętu. Do 1.IX.1971 r. zbudowano łącznie 1 567 samolotów (w tym 810 odrzutowych) oraz 717 śmigłowców. Produkcja przemysłu lotniczego stanowi zaledwie 1% produkcji całkowitej Japonii oraz 5% eksportu tego kraju.

Na zdjęciach: Przegląd ciekawszych eksponatów pierwszego salonu lotniczego w Nagoya. Zdjęcia — „Der Flieger".



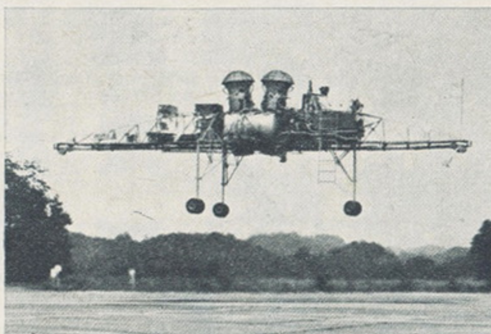
Japońska stewardessa w pawilonie wystawowym światowego przemysłu lotniczego.



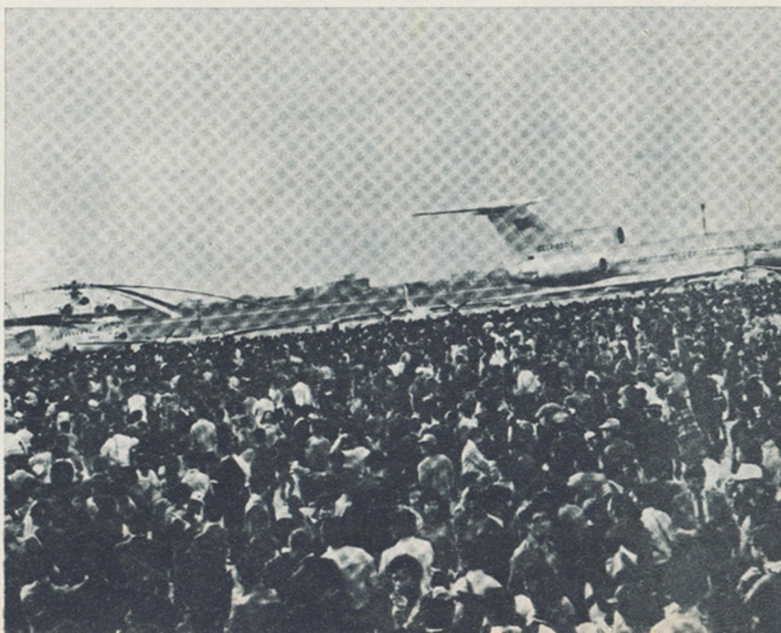
Prototyp japońskiego naddźwiękowego samolotu treningowego Mitsubishi XT-2.



Japoński transportowiec odrzutowy Nihon XC-1. Silniki — 2x6 580 kG ciągu. Prędkość max. — 824 km/h. Zasięg — 1 350 do 3 440 km. Ciężar własny — 22 890 kg, całkowity 38 700 kg. Rozbieg — 674 m, dobieg — 366 m.



Wyżej. Japoński pionowzlot doświadczalny Fuji. Silniki — 2x1 500 kG ciągu. 7x10x3 m. Niżej. Stoisko radzieckich samolotów i śmigłowców cieszyło się dużym zainteresowaniem publiczności i specjalistów.

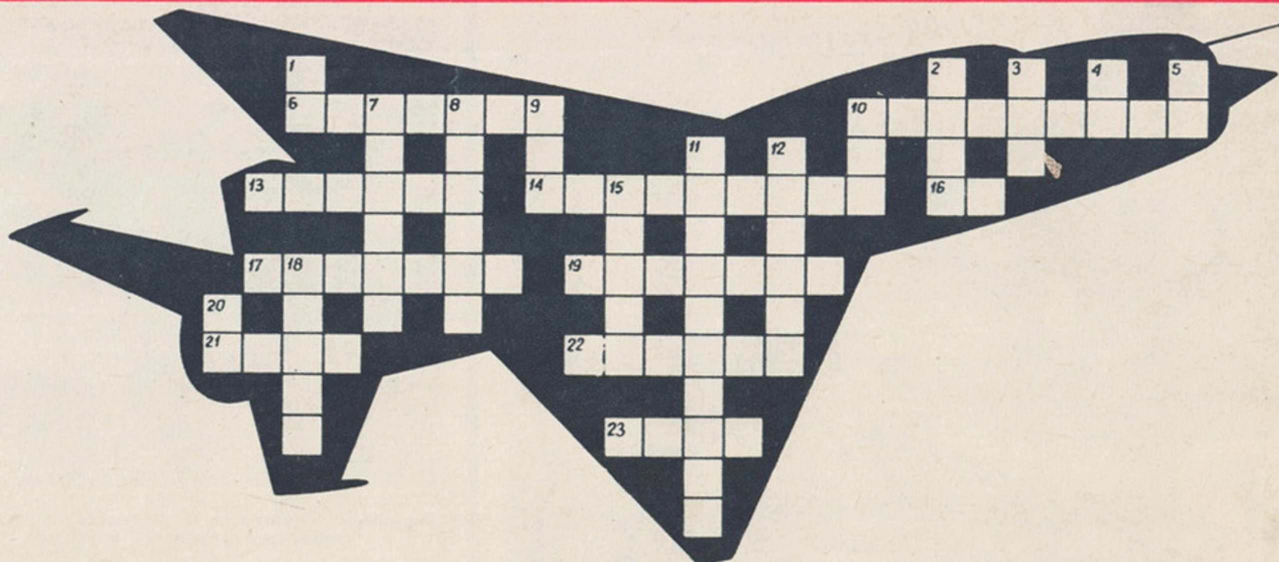




Zdjęcie: JANUSZ CZERNIAK

ROZRYWKI ŚWIĄTECZNE



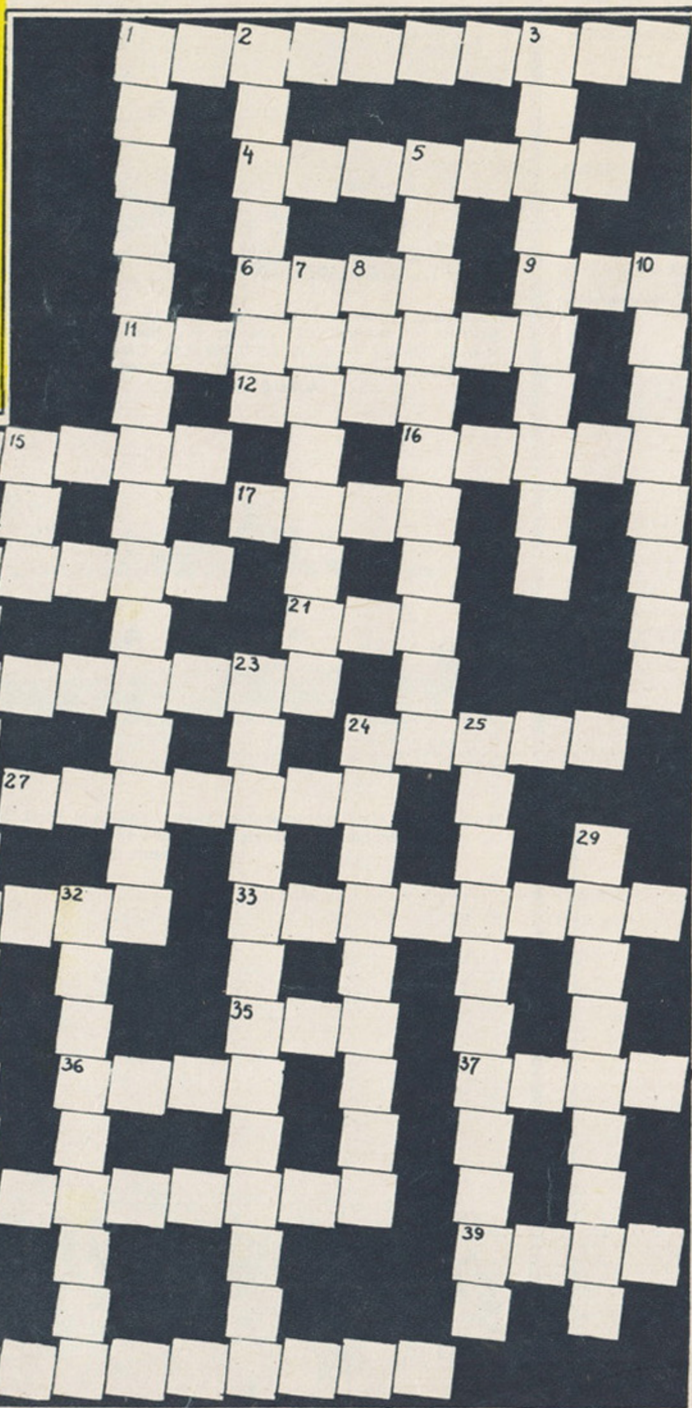


KRZYŻÓWKA 1

POZIOMO: 6 – pierwsza faza startu samolotu; 10 – aerostat z napędem silnikowym; 13 – państwo, którego samoloty cywilne mają w znaku przynależności państwowej litery TC; 14 – nazwa samolotu litewskich pilotów Dariusa i Girenasa, na którym przelecieli Atlantyk; 16 – inicjały szybowcowego mistrza Polski na rok 1970; 17 – as radzieckiego lotnictwa z okresu II wojny światowej; 19 – lotnisko podmoskiewskie; 21 – nazwa polskiego samolotu, typu PZL-38; 22 – czynności mające na celu doprowadzenie samolotu do stanu gotowości technicznej przez usunięcie uszkodzeń; 23 – pierwszy przeleciał dookoła świata w ciągu 8 dni.

PIONOWO: 1 – znak przynależności państwowej samolotów cywilnych Rumunii; 2 – nazwa pierwszego polskiego sterowca; 3 – lina do holowania szybowców; 4 – litery, którymi są oznaczone śmigłowce jednego z radzieckich konstruktorów; 5 – litery określające typ samolotów produkowanych przez amerykańską wytwórnię Douglas; 7 – urządzenie służące do zamocowania linki holowniczej w szybowcu; 8 – jugosłowiańska wytwórnia lotnicza założona w 1923 roku, obecnie państwowe zakłady lotnicze; 9 – nazwa pierwszego polskiego śmigłowca; 10 – Amerykańskie Towarzystwo Szybowcowe (skrót); 11 – wiceminister Komunikacji; 12 – francuski konstruktor, twórca „pchły nieba"; 15 – nazwa samolotu austriackiego z 1909 roku, skonstruowanego przez I. Etricha; 18 – nazwa szybowca wyczynowego zbudowanego w 1938 roku, a skonstruowanego przez A. Kocjana; 20 – inicjały konstruktora lotniczego, współzwycięzcy w Challenge'u w 1932 roku.

Opracował: JANUSZ PALACZ



KRZYŻÓWKA 2

POZIOMO: 1 – polski pilot wojskowy, w 1933 r. wykonał samotny przelot nad Południowym Atlantykiem; 4 – spieszy nań śmigłowiec sanitarny; 6 – konstruktor niemiecki, zbudował pierwszy samochód; 9 – międzynarodowa organizacja państw z siedzibą w Nowy Jorku; 11 – czołowy szybownik radziecki; 12 – wykonanie utworu muzycznego przez jednego wykonawcę; 13 – wielkie metalowe pojemniki, stosowane w transporcie morskim lub lotniczym; 16 państwo w Europie, którego samoloty cywilne mają litery „OY" w znakach przynależności; 17 – charakterystyczny w czasie lotu poduszkowca; 18 – inaczej: pilot, były uczestnik walk; 21 – imię polskiego szybownika – Wróblewskiego; 22 – zjawisko, dzięki któremu powstają chmury, inaczej: kondensacja pary wodnej w atmosferze; 24 – stopka orczyka (do wychylania steru kierunku); 26 – w jego centrum stara się wylądować spadochroniarz; 27 – dźwignia gazu w samolotach; 30 – polska szybowniczka, odznaczona medalem Lilienthala; 33 – roślina z rodziny krzyżowych; 34 – polski odrzutowiec szkolno-treningowy; 35 – nazwa reaktora atomowego w Świerku k. Warszawy; 36 – siła hamująca ruch samolotu; 37 – imię Franke – polskiej spadochroniarki i pilotki (wicemistrzyni świata na IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata); 38 – faza lotu na krytycznych kątach natarcia, poprzedzająca korkociąg; 39 – inaczej trop; 40 – czynności składające się na pielęgnację szybowca (smarowanie, mycie itp.).

PIONOWO: 1 – pomieszczenie służące do przechowywania spadochronów; 2 – samolot, środek szybkiego przewozu dużej liczby pasażerów na krótkich i średnich trasach; 3 – „kierowanie" statkiem powietrznym podczas lotu; 5 – wynik kraksy podczas lądowania; 7 – popularna nazwa figur lotu oglądanych z ziemi; 8 – rzeka znana dobrze polskim pilotom opylającym pola bawełny; 10 – część bomby lotniczej; 14 – strzelec pokładowy musi mieć dobre; 15 – element łączący blachy stanowiące pokrycie skrzydła; 19 – wybitny astronom polski, w 1973 roku minie pięćsetna rocznica urodzin; 20 – imię autora książki „Lotnictwo polskie w 1939 roku"; 23 – zjawisko oddziaływania elementów samolotu na siebie, będące źródłem dodatkowego oporu powietrza; 24 – ulatnianie się benzyny z otwartego zbiornika; 25 – charakteryzuje osiągi szybowca; 26 – otwór w górnej części czaszy, ustateczniający opadanie; 28 – bezpośrednie zetknięcie dwóch przewodów o dużej różnicy potencjałów (grożące pożarem w samolocie), inaczej: krótkie spięcie; 29 – wielki pisarz amerykański, w 1954 roku przeżył katastrofę lotniczą; 31 – wybitny pilot lub agent wywiadu; 32 – ruch samolotu po ziemi, z hangaru na start.

Opracował: EDWARD ZYTKA

Wśród Czytelników, którzy do 12 KWIETNIA BR. nadeślą prawidłowe rozwiązania obydwu krzyżówek, rozlosowane zostaną nagrody w postaci

10 BONÓW KSIĄŻKOWYCH

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: WARSZAWA 1, UL. WIDOK 8.